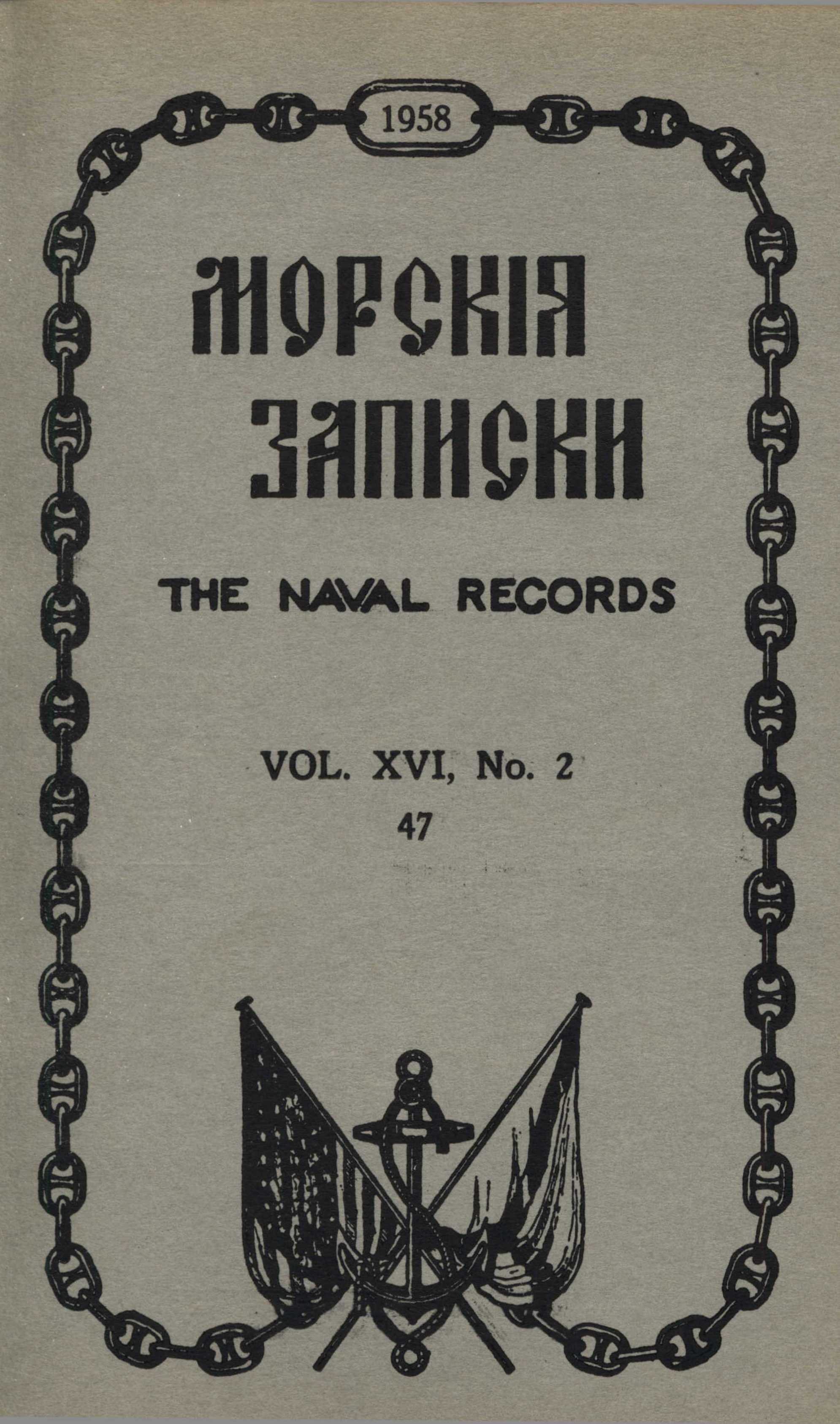


1958
МОРСКІЯ
ЗАПИСКИ
THE NAVAL RECORDS
VOL. XVI, No. 2
47

Редакція,
не имѣя возможности разсылать напоминанія,
проситъ постоянныхъ подписчиковъ
не задерживать присылку подписной платы.

Printed by All Slavic Publishing House, Inc.
133 East 4th Street, New York 3, N.Y.

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ | **THE NAVAL RECORDS**

Издаваемыя Обществомъ Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ

Published by the Association of Russian Imperial Naval Officers in America, Inc.

подъ редакціей Ст. Лейт. Бар. Г. Н. ТАУБЕ 465, Лексингтонъ авеню Нью-Іоркъ, С.Ш.А.

G. N. TAUBE, Editor 465 Lexington Avenue, New York 17, N.Y., U.S.A.

VOL. XVI, No. 2 (47) **Price $3.00 yearly** **July 1958**

СОДЕРЖАНІЕ

CONTENTS

Кап. 2 р. Н. Н. Крыжановскій

НА МИНАХЪ У ОДЕССЫ ВЪ 1920 ГОДУ

20 Іюля 1920 года, часовъ около 3 или 4 дня, къ Гидрографическому Управленію въ Одессѣ, начальникомъ котораго я тогда былъ, подкатилъ автомобиль съ тремя „товарищами-матросами". Брюки „клешъ", декольтэ и буйныя кудри изъ подъ фуражекъ. Поясъ съ револьверами. Они прошли ко мнѣ въ кабинетъ и сказали, что только что къ Санджійскому Кордону у большого Фонтана, въ нѣсколькихъ миляхъ отъ Одессы, подошли итальянскіе транспорта съ нашими солдатами, возвращающимися изъ Франціи. Сопровождавшій транспорта итальянскій контръ-миноносецъ „Раккія" взорвался на нашемъ минномъ загражденіи, а транспорта стали на якоря посреди минъ. Надо ихъ съ миннаго поля снять и привести въ Одесскій портъ.

„Вы начальникъ Управленія по Обезпеченію Безопасности Кораблевожденія на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, — это какъ-разъ ваша работа"...

„Да, но я не имѣю понятія, гдѣ у васъ стоятъ мины. Да и учрежденіе мы не военное"...

„Ну это мы вамъ покажемъ, гдѣ мины. Вашъ комиссаръ сказывалъ, что вы были Флагманскимъ Штурманомъ Командующаго Флотомъ въ Балтикѣ, а потому эти дѣла должны понимать. У насъ нѣтъ никого, ктобы зналъ, что надо дѣлать. Ѣдемте сейчасъ же на Большой Фонтанъ".

Я пошелъ попрощаться съ женой и далъ приказаніе начальнику Одесской лоцъдистанціи и тремъ лоцманамъ прибыть на Большой Фонтанъ.

Вскорѣ мы отбыли на автомобилѣ. Машина была старая и какъ и всё неисправная. Выѣхавъ за черту города она вдругъ загорѣлась такъ, что мы едва выскочили „овербоард" на дорогу.

Часовъ въ 7 вечера прiѣхали къ Санджiйскому Кордону. Противъ кордона, въ морѣ, въ 30-40 кабельтовыхъ, стояли на якоряхъ три большихъ транспорта. Въ зданiи кордона была масса народу. Тутъ былъ какой-то итальянскiй резервный офицеръ, комиссары, чекисты... Была испуганная еврейская дама, жена Украинскаго „Президента" Раковскаго, прибывшаго изъ Константинополя. Никакихъ плавучихъ средствъ изъ порта не пришло.

Ко мнѣ приступили комиссары — „начальство" Одесской военно-морской базы, состоявшее изъ матросовъ. Я сразу сказалъ, что надо первымъ дѣломъ солдатъ съ транспортовъ снять, хотя бы на шлюпкахъ, а для транспортовъ протралить фарватеръ.

Однако чекисты сразу запротестовали. Солдатъ снимать нельзя, да и не на чемъ. Нужно вывести транспорта...

Сначала мнѣ было неясно, почему солдатъ не хотѣли снимать на шлюпкахъ. Транспорта стояли въ минномъ полѣ на якоряхъ. При перемѣнѣ вѣтра корабли будутъ описывать большiе круги вокругъ якорей, затраливая мины... Выводить корабли изъ миннаго поля до утра было невозможно ввиду поздняго времени. У меня еще не было карты миннаго поля, не прибыли лоцмана и пр.

Если поначалу мнѣ было непонятно, почему чекисты не соглашаются снять солдатъ съ кораблей, то позже, на другой день, я понялъ все. Люди прибыли съ вещами, деньгами въ иностранной валютѣ, съ одеждой и намѣревались кратчайшимъ путемъ ѣхать домой. Намѣчено же было ихъ встрѣтить съ помпой, вывести въ городъ на парадъ, а тѣмъ временемъ сдѣлать обыскъ въ ихъ вещахъ, отобрать „валюту", заграничные костюмы и отнюдь не отпускать ихъ домой, а заставить вступить „добровольно" въ красную армiю. Тѣхъ же, что будутъ упорствовать, разстрѣлять или сослать.

Поэтому транспорты оставили съ тысячами людей посреди миннаго поля на рискъ взорваться ночью при перемѣнѣ вѣтра. Комиссары и чекисты съѣздили на корабли, сказали маленькiя привѣтственныя рѣчи и съѣхали на берегъ.

Я потребовалъ, чтобы командованiе Одесской базы прислало мнѣ изъ гавани плавучiя средства и тральщиковъ, хотя бы катерныхъ, къ восходу солнца. Самъ я, въ ожиданiи вос-

хода солнца, прилегъ подъ опрокинутой рыбачьей шлюпкой...

Рано утромъ изъ Одессы пришелъ маленькій „пароходикъ". Даже трудно было опредѣлить болѣе точно классъ этого судна. На немъ были мои лоцмана и лоцмейстеръ. Это и были „плавучія средства".

„Пароходикъ" застопорилъ машины въ кабельтовѣ отъ берега, и мнѣ надо было на него переправиться. Для этого одинъ изъ комиссаровъ спустился со мной къ берегу, гдѣ лежали рыбачьи шлюпки и сидѣли рыбаки за своимъ занятіемъ.

„Даешь лодку" прикрикнулъ комиссаръ на ближайшаго рыбака. Тотъ изъ подлобья посмотрѣлъ на него и сказалъ, что лодка его неисправна.

„Не разговаривай, сволочь", прикрикнулъ комиссаръ. Шлюпку столкнули въ воду, я сѣлъ и пара рыбаковъ стала грести. Шлюпка сильно текла, и мы подошли къ „пароходику" сильно подмокшими.

Меня встрѣтилъ „командиръ", по обличію похожій на кондуктора или на коммерческаго моряка. Фуражка съ красной звѣздой. Мнѣ передали карту съ нанесеннымъ карандашемъ миннымъ загражденіемъ. Никто со мной не пошелъ; чекисты и портовое начальство остались на кордонѣ.

Посмотрѣвъ на карту, я увидѣлъ, что минное поле состояло изъ нѣсколькихъ линій минъ, растянутыхъ перпендикулярно къ направленію берега.

„Сколько вы сидите въ водѣ"?

„Восемь футъ" отрапортовалъ командиръ „пароходика".

„Идите вдоль берега къ югу и съ юга подходите къ концевому транспорту подъ корму".

Мой командиръ вдругъ заволновался: „я сижу 8 футъ, а мины стоятъ на 6, я самъ былъ при постановкѣ и я туда идти не могу"...

Мнѣ трудно самому возстановить мои тогдашнія переживанія. На операцію „снятія" съ миннаго поля судовъ я шелъ не по своей волѣ, меня не спрашивали. Но когда случилось такое „сложное" военно-морское происшествіе, то мобилизовали меня, стараго офицера... Хотя я не пользовался никакимъ довѣріемъ, со мной никто не пошелъ.

Операція должна была произойти на глазахъ итальянскихъ офицеровъ флота и нѣсколькихъ тысячъ нашихъ солдатъ.

Самъ я только-что пріѣхалъ на югъ, жилъ и искалъ способа выбраться изъ того бедлама, который образовался на мѣстѣ старой Россіи. Работалъ я въ невоенномъ учрежденіи.

Однако на палубѣ судна я почувствовалъ привычную атмосферу дисциплины и еще чего-то, связаннаго съ моремъ...

„Тогда вы отмѣняетесь изъ командировъ"...

„Есть, товарищъ начальникъ, я иду"...

Мы спустились къ югу вдоль берега. Транспорта стояли приблизительно по линіи нордъ-вестъ — зюйдъ-остъ, два близко другъ къ другу, третій сѣвернѣе и ближе къ берегу.

За сутки или двое до своей гибели командиръ истребителя „Раккія", капитанъ Итало Морено, Итальянскаго Королевскаго Флота, былъ въ Константинополѣ вызванъ къ итальянскому адмиралу. Ему было приказано сопровождать три военныхъ итальянскихъ транспорта, идущихъ въ Одессу на Черномъ морѣ: транспорта имѣютъ на борту нѣсколько тысячъ русскихъ солдатъ возвращающихся изъ Франціи. Среди нихъ много казаковъ. „Близь Одессы, у Большого Фонтана, вы найдете баканъ, обозначающій конецъ загражденной зоны. Тамъ остановитесь до прибытія лоцмановъ. Лоцмана поведутъ транспорта въ Одессу, а вамъ надлежитъ немедленно вернуться. Ни въ коемъ случаѣ не заходите въ Одессу".

Истребитель „Раккія" совмѣстно съ транспортами вышелъ изъ Босфора по направленію на Одессу. Подойдя къ точкѣ, гдѣ долженъ былъ стоять баканъ, отрядъ остановился. Никакихъ обозначеній на водѣ не было. Не было и лоцмановъ. Согласно приказанія (приблизительнаго) адмирала, капитанъ Морено долженъ былъ подойти къ мысу Большефонтанскому и тамъ ждать лоцмановъ. Приближаясь къ Санджийскому кордону, командиръ „Раккія" поставилъ транспорта точно себѣ въ кильватеръ и пошелъ малымъ ходомъ къ мысу.

Въ широтѣ 46° 15′ N и въ долготѣ 30° 40′.2 E истребитель „Раккія" взорвался на минѣ загражденія, переломился и затонулъ. Нѣсколько человѣкъ изъ команды были убиты и ранены. Бывшій концевымъ транспортъ „Піетро Кальви" вышелъ изъ строя и подошелъ къ мѣсту взрыва „Раккія", сталъ на якорь, спустилъ шлюпки и спасъ плававшихъ людей. Два

другихъ транспорта отошли нѣсколько назадъ и стали на якорь въ менѣе опасной, по ихъ мнѣнію, зонѣ.

Инструкціи, данныя командиру конвойнаго судна, относились къ 1919 году, когда Одесса была въ рукахъ Добровольческой Арміи. По занятіи Одессы большевики поставили загражденіе дальше къ югу отъ мыса Большефонтанскаго.

Лоцмана были въ моемъ распоряженіи, но я ничего не зналъ о минномъ полѣ — мнѣ эти данныя не довѣряли. О приближеніи транспортовъ я также ничего не зналъ.

Подойдя подъ корму концевого транспорта „Мельпомена", я вышелъ на его мостикъ и взялъ секстаномъ углы для опредѣленія мѣста. Углы взялъ также начальникъ лоцдистанціи. Проложивъ мѣсто на карту миннаго загражденія, я обнаружилъ, что транспортъ стоитъ на южной границѣ поля. Командиръ транспорта показалъ мнѣ мѣсто взрыва „Раккия". Я пришелъ къ заключенію, что истребитель взорвался на первой линіи загражденія. Однако все было чрезвычайно гадательно, т. к. загражденіе ставилось большевиками и не было никакихъ точныхъ данныхъ о концахъ линій.

Я попросилъ командира транспорта подтянуть канатъ до панера и сказалъ ему, чтобы онъ отходилъ заднимъ ходомъ, слѣдомъ за мной. Я сижу въ водѣ 8, а мины поставлены на 6. Если я взорвусь, то онъ долженъ пройти черезъ мое мѣсто. Оставивъ на транспортѣ лоцмана, я спустился на мой „пароходикъ" и отошелъ на югъ извилистымъ курсомъ. Я былъ увѣренъ, что нахожусь къ югу отъ загражденія. Все прошло благополучно, и „Мельпомена" прошла подъ берегомъ въ Одессу.

Вторымъ я вывелъ такимъ же образомъ транспортъ „Талія".

Когда я вошелъ на мостикъ „Талія", командиръ ея, сербъ, спросилъ меня по-русски: „карту когда видалъ?" Очевидно онъ не считалъ меня за „персона грата".

Когда онъ увидѣлъ, что я беру углы и прокладываю на своей картѣ, онъ похлопалъ меня по плечу и сказалъ что-то вродѣ „не спѣши, хорошенько мѣряй".

Покончивъ съ „Талія", я подошелъ къ „Піетро Кальви". Этотъ транспортъ стоялъ вблизи мѣста потопленія „Раккія". На мостикѣ я увидѣлъ командира „Раккія", капитана Морено, и его штурмана, лейтенанта. Капитанъ Морено былъ очень удрученъ мгновенной потерей своего прекраснаго но-

ваго, тюрбиннаго дестроера, потерей части команды и своимъ невольнымъ внѣдреніемъ въ гущу революціи. Командовалъ „Кальви” резервный офицеръ, съ большой колодкой орденскихъ лентъ.

Мѣсто „Кальви” оказалось внутри миннаго поля, пройдя двѣ линіи минъ. Опредѣливъ мѣсто на картѣ, я избралъ наиболѣе безопасный курсъ выхода съ миннаго поля по моимъ соображеніямъ. Конечно безопасность такого курса могла быть весьма гадательной. Это было лучшее, что можно было сдѣлать при данной обстановкѣ.

Когда я объяснилъ мои соображенія командиру транспорта, то веселый итальянецъ засмѣялся и сказалъ мнѣ, что онъ нисколько не боится взорваться, т. к. за войну онъ столько разъ взрывался, что это обратилось для него въ привычное дѣло. Тогда я показалъ ему на густую толпу солдатъ на бакѣ его транспорта занимавшихъ всю палубу отъ мостиковъ до форштевня.

„Но вы врядъ ли хотите плавать въ этой компаніи”?

Однако браваго итальянца ничто не пугало.

Сойдя на мой буксиръ я отошелъ въ нужномъ направленіи на югъ нѣсколько волнистой линіей и такимъ образомъ протралилъ путь для транспорта. По этому пути „Кальви” отошелъ заднимъ ходомъ на югъ и затѣмъ вышелъ подъ берегомъ въ Одессу, подъ проводкой лоцмана.

Окончивъ мою миссію, я также пошелъ на своемъ буксирѣ въ Одесскую гавань.

На всѣхъ транспортахъ солдаты были помѣщены въ носовыхъ и кормовыхъ трюмахъ и могли пользоваться верхней палубой лишь на бакѣ и ютѣ. Эти мѣста были отгорожены отъ остальных частей корабля рѣшетками, и стояли вооруженные часовые. Выглядѣло такъ, точно везутъ арестантовъ.

Въ Одесской гавани я увидѣлъ, что передъ ошвартовавшимися итальянскими транспортами на стѣнкѣ гавани стояло масса народа, войска, оркестръ музыки и масса чекистовъ. Вооруженные чекисты ринулись на корабли. „Начальство” держало рѣчь къ солдатамъ, призывая ихъ немедленно записываться въ Красную Армію. Постепенно солдатъ выводили съ кораблей на стѣнку гавани и строили въ колонны для па-

рада въ городѣ. Вещи было приказано оставить „возьмете потомъ". Однако ничего не ожидая, чекисты начали рыться въ вещахъ и отбирать валюту и вещи изъ заграницы. Большинство солдатъ экономили деньги и накупали вещи въ подарокъ женамъ и дѣтямъ. „Валюта" были деньги, накопленныя изъ жалованія.

Кое-кто изъ солдатъ стали выбрасывать деньги изъ иллюминаторовъ за бортъ, и около кораблей вода была покрыта плававшими денежными бумажками.

Главной задачей чекистовъ было не дать солдатамъ опомниться. Ихъ все время теребили, куда-то тащили, записывали, сгоняли на митинги и... обирали.

Послѣ безсонной ночи, въ нервномъ ожиданіи взрыва, стоя на верхней палубѣ, люди были въ крайне нервномъ состояніи, сопротивляемость была понижена. Однако нѣкоторые изъ солдатъ стали протестовать противъ конфискаціи денегъ и вещей и не хотѣли немедленно записываться въ Красную Армію, а рвались ѣхать домой, гдѣ они не были съ начала войны.

Никого изъ солдатъ никуда не пускали. Вскорѣ начались аресты, и на Екатериненской площади былъ въ домахъ организованъ „особый отдѣлъ" чеки для арестованныхъ солдатъ.

Начальникомъ чеки въ Одессѣ въ то время былъ извѣстный Дейчъ. Въ командахъ чеки было много кавказцевъ, а въ правленіи евреевъ.

Вернувшись въ гавань, я ушелъ домой. Жилъ я при Гидрографическомъ Управленіи.

На другой день, т. е. 22 іюля, пришли опять комиссары порта и потребовали меня въ комиссію для опроса итальянцевъ. Въ комиссіи былъ одинъ мичманъ военнаго времени и серія комиссаровъ. Меня взяли чтобы быть переводчикомъ при допросѣ капитана Морено. Не было никого говорящаго по-итальянски. Мы оба съ капитаномъ говорили по-французски.

„Скажите этому итальянскому офицеру, что его убитые матросы будутъ похоронены какъ жертвы революціи". Когда я перевелъ это капитану Морено, онъ былъ очень пораженъ и просилъ меня сказать, что онъ считаетъ себя обя-

заннымъ дать дома отчетъ матерямъ этихъ убитыхъ матросовъ и потому все, чтобы онъ могъ ожидать, это похоронъ по обряду католической церкви и только дружественнаго и гуманнаго акта съ русской стороны.

„Вы ему скажите, что мы сговариваемся не съ буржуазными правительствами, а протягиваемъ руку пролетаріату черезъ головы"...

Бѣдный капитанъ былъ окончательно подавленъ. Онъ имѣлъ съ собой военную команду, за которую онъ былъ отвѣтственъ, и считалъ себя обязаннымъ удержать ее въ дисциплинѣ и внѣ соціалистической пропаганды.

Пока я переводилъ вопросы и отвѣты, комиссары и съ ними мичманъ военнаго времени все время меня перебивали, не вѣрили, что я точно перевожу, подозрѣвали. Я просилъ неоднократно меня отъ этой обязанности освободить, но они не соглашались. Сталъ меня просить не уходить и капитанъ Морено. Онъ сказалъ, что до меня былъ одинъ типъ, который претендовалъ на знаніе итальянскаго языка, но на самомъ дѣлѣ языка не зналъ, переводилъ завѣдомо невѣрно и участвовалъ въ „атакѣ" комиссаровъ...

Изъ Одессы итальянскіе транспорты не выпускали и держали въ плѣну. „Начальство" вело переговоры съ Москвой. Черезъ два дня по приходѣ были устроены „похороны жертвъ революціи". Было организовано коллосальное шествіе-парадъ. Шли въ процессіи и итальянскіе матросы съ офицерами. Хоронили убитыхъ и умершихъ отъ ранъ на площади, гдѣ были похоронены во время революціи „жертвы". На площади былъ построенъ помостъ съ трибуной для оратора. На эту трибуну входили по очереди „товарищи" и говорили пролетаріату о завоеваніяхъ революціи, о ея жертвахъ и о грядущей міровой революціи. Пѣли интернаціоналъ.

Капитанъ Морено ничего изъ происходящаго не понималъ, но считалъ, что ему приличествуетъ тоже выступить и говорить, дабы не было видимости, что все дѣлается противъ его воли.

Отпустили итальянскіе транспорты домой только черезъ много дней, по приказанію изъ Москвы.

До самой зимы на Екатериненской площади были слышны голоса и неслись неприличныя солдатскія пѣсни аресто-

ванныхъ. Это все еще не сдавались наиболѣе упорные изъ солдатъ, возвратившихся въ свое дорогое отечество.

По прошествіи нѣкотораго времени въ Черное море пріѣзжалъ изъ Москвы Командующій Морскими Силами адмиралъ Немитцъ, одинъ изъ немногихъ большевиствующихъ адмираловъ. Онъ спрашивалъ командованіе Одесскимъ портомъ о приходѣ итальянцевъ. При докладѣ онъ интересовался, какъ сняли итальянцевъ съ миннаго загражденія. Кто это организовалъ? Ему сказали, что они мобилизовали тутъ одного стараго морского офицера изъ Гидрографіи, и онъ снялъ и вывелъ транспорты.

На это Немитцъ сказалъ, что надо представить этого начальника Гидрографіи къ ордену Краснаго Знамени. Всѣ комиссары сразу сказали, что этого сдѣлать нельзя, т. к. „онъ не партійный" а Гидрографія — это „бѣлогвардейское" гнѣздо. Немитцъ отъ предложенія отказался.

Я позже объ этомъ узналъ отъ комиссара своего управленія и порадовался, что былъ спасенъ отъ серьезной непріятности.

Черезъ годъ послѣ этого я съ женой переправился въ Румынію.

И многіе годы неслышно прошли...

Въ началѣ 1954 года Итальянскій Морской Атташе въ Вашингтонѣ, лейтенантъ Маріо Флорентино, по моей просьбѣ выписалъ изъ Рима копію безграмотнаго протокола Комиссіи въ Одессѣ и сообщилъ:

„Въ дополненіе я былъ увѣдомленъ, что командиромъ судна въ то время былъ командеръ Итало Морено, который въ концѣ его карьеры въ Итальянскомъ Флотѣ умеръ въ чинѣ вице-адмирала".

Я хотѣлъ въ своей жизни снова вспомнить съ полнымъ уваженіемъ имя капитана Морено, храбраго и благороднаго морского офицера Королевскаго Флота Италіи.

--<>--

Контръ-адмиралъ Б. П. Дудоровъ

ВИЦЕ-АДМИРАЛЪ НЕПЕНИНЪ

ОПЯТЬ ВЪ СТРОЮ

Одинъ изъ умнѣйшихъ современныхъ американскихъ писателей*) говоритъ, что у біографа есть право, являющееся даже его обязанностью, сказать, что въ такомъ то пунктѣ жизнь описываемаго человѣка перешла изъ одной фазы въ другую. Это не означаетъ, однако, что такая перемѣна произошла внезапно. Даже самыя крупныя событія не производятъ тѣхъ мгновенныхъ перемѣнъ въ личности, о которыхъ слишкомъ часто говорится въ біографіяхъ.

Въ изложенномъ періодѣ жизни Непенина такимъ поворотнымъ пунктомъ явилась, какъ мы видѣли, Японская война. Но, несмотря на всю грандіозность пронесшихся надъ его головой событій, потребовалось еще цѣлыхъ шесть лѣтъ на полную внутреннюю переработку пріобрѣтенныхъ его наблюдательнымъ умомъ впечатлѣній и личнаго опыта прежде чѣмъ они вылились въ окончательную форму и направили его дальнѣйшую дѣятельность по новому руслу.

Использовавъ свой одиннадцатимѣсячный отпускъ онъ возвращается въ строй и вначалѣ 1907 года получаетъ въ командованіе миноносецъ „Прозорливый", того же типа какъ и дорогой его памяти „Сторожевой".

НОВАЯ ЭРА

Это были годы, когда рѣшались судьбы не только сгорѣвшаго въ пламени войны Балтійскаго флота, но и происходила полная переоцѣнка вѣками сложившихся основъ всей организаціи Русской морской силы и самихъ

---

*) John O'Hara. "Ten North Frederick". Page 393. (Random House, Iuc.). (Джонъ О'Хара. „Номеръ Десять, улица Сѣверный Фредерикъ").

высшихъ органовъ ея управленія. Поистинѣ, едва ли еще когда, со временъ Великаго Петра нашъ флотъ жилъ такой интенсивной организаціонной жизнью. Не оставалось ни одного краеугольнаго камня въ его структурѣ, который не подвергся бы критическому пересмотру и замѣнѣ, въ случаѣ непригодности его, новымъ.

По общему закону природы преодолѣніе силы инерціи сложившейся въ вѣковой жизни давалось нелегко. Работа молодыхъ силъ, стремившихся къ кореннымъ реформамъ, нерѣдко встрѣчала сопротивленіе со стороны тѣхъ элементовъ, которые видѣли въ этомъ ущемленіе своей собственной власти, а потому были даже склонны разсматривать ее какъ посягательство на свои прерогативы.

Какъ глубоко былъ правъ адмиралъ Дубасовъ говоря адмиралу И. Ф. Лихачеву по поводу его статьи въ журналѣ „Русское Судоходство" о созданіи Морского Генеральнаго Штаба о „страхѣ передъ призракомъ новаго порядка, который непремѣнно долженъ наложить на каждаго суровую нравственную отвѣтственность".*)

Лишь благодаря личному вмѣшательству самого Государя разработанная „младотурками", какъ язвительно прозвали въ Адмиралтействѣ Санъ-Петербургскій Военно-Морской Кружокъ", основанный по мысли лейтенанта А. И. Щеглова и объединившій въ себѣ такихъ образованныхъ людей какъ А. В. Колчакъ, В. К. Пилкинъ, М. М. Римскій-Корсаковъ и другихъ энтузіастовъ этого дѣла, идея Лихачева получила теперь, двадцать спустя, свое осуществленіе.

Несмотря на проявленное послѣ смерти перваго его начальника адмирала Брусилова пренебреженіе этимъ „мозговымъ центромъ флота", каковымъ Морской Генеральный Штабъ долженъ былъ являться по мысли его создателей, со стороны Морскихъ Министровъ адмираловъ Дикова и Воеводскаго, въ результатѣ котораго изъ него даже вышли наиболѣе выдающіеся работники (Щегловъ, Колчакъ), онъ все таки, болѣе и болѣе, это высокое свое назначеніе завоевывалъ. И, по вступленіи въ управленіе Морскимъ Вѣдомствомъ адмирала И. К. Григоровича и возглавленіи своемъ такими

*) См. „Колыбель Флота" Изд. Всезаруб. Объединенія Морск. Организацій. Парижъ 1951 г. стр. 185.

Начальниками какъ адмиралы Св. Кн. Ливенъ и А. И. Русинъ, не только его вполнѣ достигъ, но къ тому же сталъ еще и прямымъ представителемъ, проводникомъ и защитникомъ всевозможныхъ нуждъ и интересовъ плавающаго флота передъ Министромъ, всѣми отдѣлами и управленіями Адмиралтейства, и, даже передъ комиссіями Законодательныхъ Учрежденій и тѣми учрежденіями постороннихъ Вѣдомствъ, работа которыхъ такъ или иначе соприкасалась съ его потребностями.

Помимо этой коренной реформы въ дѣлѣ разработки плановъ и подготовки морскихъ силъ и театровъ къ войнѣ въ тѣсной связи съ политикой государства, на плечи Морского Министерства легла одновременно и тяжелая работа по реорганизаціи подготовки личнаго состава флота.

Все возрастающія требованія къ специальнымъ познаніямъ какъ младшаго офицерскаго, такъ и низшаго командного состава и специалистовъ изъ матросской среды, въ связи съ быстро развивающейся техникой морского оружія, вызывали потребность въ коренныхъ измѣненіяхъ программъ и методовъ не только теоретической, но и практической ихъ подготовки. Старыя учебныя суда съ парусным вооруженіемъ, устарѣлыми вспомогательными паровыми двигателями и архаической артиллеріей безспорно могли отлично служить развитію духа лихости и спорта такъ необходимыхъ истинному моряку. И это было особенно нужно въ Россіи для большинства населенія которой море было такъ чуждо. При семилѣтнемъ срокѣ дѣйствительной службы во флотѣ представлялось еще возможнымъ выработать, напримѣръ, вполнѣ отвѣчающаго требованіямъ службы на боевомъ кораблѣ строевого квартермейстера изъ прошедшаго подготовку въ береговой командѣ и въ девятимѣсячномъ океанскомъ плаваніи на „Герцогѣ Эдинбургскомъ" ученика. Но при сокращеніи обязательной службы до пяти лѣтъ это становилось почти невозможно. Еще болѣе труднымъ становилось комплектовать суда такими специалистами какъ машинисты, комендоры, минеры, обученіе которыхъ въ специальныхъ школахъ и практическихъ отрядахъ требовало еще больше времени.

Съ цѣлью облегченія этого комплектованія специалистами техниками флоту уже раньше приходилось выбирать для себя изъ новобранческихъ контингентовъ людей имѣвшихъ

техническую подготовку по предыдущей работѣ въ промышленно-заводскихъ предпріятіяхъ. Все же теперь, не смотря напримѣръ на чудеса работы „Матросскаго Университета", какъ уважительно-шуточно называли Школу Машинныхъ Унтеръ-офицеровъ, выученики которой по уходѣ со службы нарасхватъ брались механиками даже на пассажирскіе пароходы рѣчного судоходства, флотъ не успѣвалъ использовать въ достаточной мѣрѣ всѣ труды и расходы понесенные на ихъ подготовку.

Ко всему этому большой притокъ фабрично-заводскаго элемента, сильно затронутаго революціоннымъ движеніемъ 1905-го года, создавалъ крайне неблагопріятную обстановку для воинскаго воспитанія людей сбитыхъ съ толку всюду проникавшей политической пропагандой до призыва къ открытымъ бунтамъ включительно.

Введеніе института сверхсрочно служащихъ, улучшеніе хозяйственной части судовой службы, сохраненіе тѣсной связи между офицерами и командой и всѣхъ ихъ со своими кораблями, путемъ прекращенія практиковавшагося ранѣе списанія личнаго состава оканчивавшихъ лѣтнюю кампанію кораблей въ экипажи и болѣе длительныхъ сроковъ пребыванія боевыхъ частей флота подъ вымпеломъ, включая зимнія плаванія, все давало богатые плоды.

Къ числу крупныхъ реформъ этого періода, слѣдуетъ отнести возстановленіе званія Корабельныхъ Гардемаринъ и созданіе изъ тѣхъ небольшихъ остатковъ боевыхъ кораблей, которыми располагалъ Балтійскій флотъ, Учебнаго Отряда для практической подготовки и военно-морского воспитанія въ дальнемъ плаваніи и современной технической обстановкѣ младшаго строевого и техническаго офицерскаго состава, способнаго со временемъ взять на свои плечи продолженіе начатой работы по возрожденію флота.

Конечно, на созрѣваніе плодовъ всей этой реорганизаціонной работы требовалось не малое время. Колосъ является результатомъ длительной цѣпи біохимическихъ процессовъ протекающихъ отъ момента посѣва зерна до его новаго воплощенія. И богатство урожая зависитъ не только отъ качествъ зерна и натуральной почвы, но, въ еще болѣе значительной степени, отъ труда, искусства и знаній приложенныхъ сѣятелемъ. И вотъ такихъ то работниковъ въ привыкшей къ

рутинѣ до-военной службы средѣ старшихъ начальниковъ оказалось недостаточно.

Трагедіи Портъ-Артура и Цусимы поглотили огромное число тѣхъ изъ кого, вѣрнѣе всего, такіе дѣятели могли бы сразу выдвинуться на командные посты. И мирно продвигавшіеся въ тылу по служебной лѣстницѣ продолжали еще занимать многіе изъ весьма отвѣтственныхъ строевыхъ должностей.

Къ счастью для флота и всей Россіи готовившійся революціонными партіями лѣтомъ 1906-го года общій бунтъ, какъ на судахъ Балтійскаго флота, такъ и въ портахъ и въ гарнизонахъ крѣпостей, сорвался. Несмотря на то, что, подъ вліяніемъ обще-политическихъ событій, настроеніе командъ въ береговыхъ частяхъ флота и на многихъ корабляхъ было неспокойное и бывали проявленія открытаго нарушенія воинской дисциплины, подлинное бунтарство не встрѣчало ихъ сочувствія. Случалось, что подъ угрозой будущей, по захватѣ власти революціонерами, мести за всякое противодѣйствіе ихъ выступленіямъ, эта пассивность массы вожаками временно преодолѣвалась. Но, какъ только разумъ бралъ верхъ или начальство проявляло спокойную силу власти, та же масса не только охотно подчинялась послѣдней, но даже своими собственными руками подавляла бунтъ.

Яркими примѣрами этому явились арестъ и выдача вожаковъ кровавыхъ событій на флагманскомъ кораблѣ Учебнаго Артиллерійскаго Отряда крейсерѣ „Память Азова" его опомнившейся командой, безпрепятственный уходъ подъ угрозой его пушекъ съ Ревельскаго рейда учебнаго судна „Рига", съ находившимися на немъ учениками комендорами, и активное участіе Гардемаринскаго Отряда — „Цесаревича", „Славы" и „Богатыря" — въ ликвидаціи всего этого возстанія, до стрѣльбы „Цесаревича" по фортамъ включительно. Даже команды миноносцевъ Второй Минной Дивизіи стоявшихъ въ Гельсингфорсѣ отказались присоединиться къ бунту на фортахъ, хотя, какъ мы увидимъ дальше, обстоятельства весьма этому благопріятствовали.

Весьма характернымъ проявленіемъ вліянія личности командира на настроенія команды является случай имѣвшій мѣсто въ началѣ лѣта 1906 года.

На стоявшей на Ревельскомъ рейдѣ „Славѣ" команда, самовольно вышедши во фронтъ на верхней палубѣ, заявила че-

резъ своихъ „представителей" просьбу объ отмѣнѣ приказа командира о списанiи съ корабля замѣченнаго въ пропагандѣ машиннаго унтеръ-офицера и о списанiи вмѣсто него боцмана. Въ отвѣтъ на такое недисциплинарное выступленiе командиръ, капитанъ I-го ранга А. И. Русинъ, снялся съ якоря и вышелъ въ Кронштадтъ. Въ пути были составлены списки всѣхъ вожаковъ выступленiя и другихъ подозрѣваемыхъ въ пропагандѣ людей. По подъемѣ утромъ слѣдующаго дня на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ флага, изъ фронта команды были вызваны около тридцати человѣкъ попавшiе въ списки. Приказавъ вахтенному офицеру вести ихъ на подошедшiй къ трапу портовый катеръ, Русинъ самъ спустился на него вслѣдъ за ними и, безъ всякой охраны, свезъ ихъ на Петровскую пристань, гдѣ они и были арестованы высланными по его телеграммѣ военными частями. „Слава" ушла на присоединенiе къ отряду въ Бiорке. И въ тотъ же вечеръ, на мрачно молчаливомъ до этого дня бакѣ, зазвучала гармоника и полились пѣсни. Когда же, спустя нѣкоторое время я спросилъ своихъ учениковъ квартермейстеровъ „по душѣ" какъ все это произошло, то получилъ отвѣтъ, что списанные люди ихъ терроризировали выгоняя людей на палубу линьками. „И кто жъ тогда зналъ, чья верхъ возьметъ. А какъ начальство верхъ взяло такъ всѣ во-какъ рады были", откровенно пояснилъ мнѣ одинъ изъ нихъ, ставшiй впослѣдствiи прекраснымъ квартермейстеромъ. И, кто знаетъ, какой оказалась бы вся команда прославившей свое имя въ борьбѣ съ германскими эскадрами за входъ въ Рижскiй заливъ въ 1915-16 годахъ „Славы"' если бы на первыхъ же шагахъ службы ея командиромъ оказался менѣе умный, смѣлый и рѣшительный человѣкъ.

МИННЫЯ ДИВИЗIИ

Все это еще болѣе подчеркнуло, однако, что полагаться на такъ морально расшатанныя команды и личное влiянiе отдѣльныхъ командировъ было недопустимо. Требовались твердыя руки людей способныхъ не только поддерживать дисциплину крутыми мѣрами, но и по настоящему воспитывать весь личный составъ подчиненныхъ имъ частей, начиная съ командной верхушки и до простого матроса включительно.

Однако, хотя во главу нѣкоторыхъ отдѣльныхъ частей флота и выдвигаются постепенно болѣе молодые и энергичные начальники, другими продолжали еще командовать люди совершенно къ такой важной задачѣ непригодные.

Единственной боевой силой Балтійскаго флота способной, въ той или иной мѣрѣ, выполнить главную его задачу — оборону подступовъ съ моря къ столицѣ — являлись тогда двѣ минныя дивизіи. Однако командованіе даже этими частями не было объединено, повидимому лишь потому, что Второй Дивизіей командовалъ старшій въ чинѣ и она базировалась на Гельсингфорсъ, а Первая на Портъ Императора Александра III-го.

И трудно было бы подъискать болѣе яркій примѣръ вліянія личности командующаго на моральное состояніе людей, какъ то, что имѣло мѣсто на этихъ двухъ дивизіяхъ въ 1906 году.

ПЕРВАЯ МИННАЯ ДИВИЗІЯ.

Возвратившисъ изъ Портъ-Артура въ Петербургъ бывшій командиръ Севастополя капитанъ I-го ранга Н. О. Эссенъ назначается въ 1905 году на должность Завѣдующаго Стратегической Частью Военно-Морского Ученаго Отдѣла Главнаго Морского Штаба.

Этотъ печальной памяти до-военный суррогатъ Генеральнаго Штаба, самъ Начальникъ котораго являлся подчиненнымъ не Морскому Министру, а лишь Начальнику Штаба, даже въ дни возглавленія его передъ Японской войной такой волевой личностью какъ адмиралъ З. П. Рожественскій, не могъ играть какой-либо значительной роли. А его стратегическая часть и подавно не была въ состояніи выполнять работу по разработкѣ плановъ войны на всѣхъ морскихъ театрахъ. Къ тому же предстояло, ввиду созданія Генеральнаго Штаба, скорое его расформированіе. Поэтому въ 1906-мъ году Эссенъ освобождается отъ должности и, прокомандовавъ краткое время строившимся крейсеромъ „Рюрикъ", назначается Командующимъ Дивизіей Эскадренныхъ Миноносцевъ Балтійскаго Моря, впослѣдствіи переименованной въ Первую Минную Дивизію.

Отлично сознавая, что внутренняя дисциплина не можетъ существовать при допущеніи несоблюденія всѣхъ, хотя бы и

незначительныхъ, но требуемыхъ закономъ, формъ, Эссенъ съ первыхъ же шаговъ начинаетъ борьбу съ внѣшней распущенностью людей.

Не прибѣгая къ такъ раздражающимъ человѣка педантичнымъ крайностямъ, болѣе свойственнымъ умамъ ограниченнымъ, онъ все же настойчиво требуетъ отъ своихъ подчиненныхъ строгаго соблюденія всѣхъ установленныхъ Морскимъ Уставомъ правилъ внутренней службы, отданія чести, формы одежды, внѣшней и внутренней чистоты на судахъ и т. п.

При всемъ томъ на первое мѣсто выдвигается работа по боевой подготовкѣ и морскому воспитанію всего личнаго состава Дивизіи путемъ выходовъ въ море для маневрированія и стрѣльбъ въ осеннія и зимнія штормовыя погоды.

Прекрасно понимая, что возможность минной обороны Финскаго залива всецѣло зависитъ отъ полнаго использованія физическихъ особенностей финскихъ шхеръ, укрытые внутренніе фарватеры которыхъ съ многочисленными выходами изъ нихъ въ море, предоставляли миноносцамъ отличныя возможности дѣлать вылазки для атакъ и минныхъ постановокъ противъ вошедшаго въ заливъ врага, Эссенъ принимаетъ мѣры къ изученію ихъ командирами плавая по этимъ шхерамъ.

До этого времени командиръ, рѣшившійся на свой рискъ идти этими фарватерами безъ финскаго лоцмана, могъ отвѣчать, въ случаѣ аваріи, своей карьерой. И, вполнѣ понятно, что, несмотря на прекрасную обстановку ихъ Финляндскимъ Лоцманскимъ Вѣдомствомъ навигаціонными знаками, рѣдкій изъ командировъ бралъ на себя такую отвѣтственность. Слѣдствіемъ этого было полное отсутствіе интереса къ изученію шхеръ офицерами флота, который, въ случае войны становился въ полную зависимость отъ лоцмановъ финновъ, на лояльность которыхъ, при господствовавшихъ тогда враждебныхъ чувствахъ финскаго народа къ Россіи, было бы опасно полагаться.

Ясно отдавая себѣ отчетъ въ стратегическомъ значеніи свободы пользованія шхерами Эссенъ безъ колебаній запретилъ командирамъ брать лоцмановъ, принявъ на себя всю отвѣтственность за послѣдствія.

Какъ извѣстно результатомъ этого было не только близкое знакомство командировъ миноносцевъ съ плаваніемъ по

шхерамъ, но въ 1909 году Министерствомъ создается даже спеціальная Комиссія по Обзору Финляндскихъ Шхеръ, открывшая рядъ новыхъ глубоководныхъ фарватеровъ. И въ войну 1914-17 г. г. ими пользовались въ оперативныхъ цѣляхъ самые крупные корабли, командиры которыхъ вышли изъ рядовъ прошедшихъ Эссеновскую школу офицеровъ.

ВТОРАЯ МИННАЯ ДИВИЗІЯ.*)

Въ составъ Второй Минной Дивизіи, базировавшейся на Гельсингфорсъ, входили въ это время 5-й, 6-й и 7-й Дивизіоны, составленные изъ миноносцевъ типовъ „Соколъ" и „Циклонъ". Позднѣе лѣтомъ 1907 года въ нее вошелъ еще и 8-й дивизіонъ, включавшій въ себя построенныя въ Германіи газолиновыя миноноски.

Воспоминанія плававшихъ въ тѣ дни на Дивизіи современниковъ даютъ, увы, далеко не блестящую картину моральнаго состоянія этой части, когда, получивъ приказъ о назначеніи командиромъ „Прозорливаго", Непенинъ явился въ Гельсингфорсъ. Несмотря на то, что среди командировъ и офицеровъ миноносцевъ было не мало прекрасныхъ и имѣвшихъ боевой опытъ людей, дававшее весь тонъ высшее командованіе было не на высотѣ.

Первыя впечатлѣнія новаго командира „Прозорливаго" отъ Дивизіи были, что на ней „полный развалъ", что „служба ведется отвратительно". „Всѣ, отъ высшаго начальства, готовятъ бунтъ", съ горечью говорилъ онъ.

На крейсеръ „Адмиралъ Корниловъ", служившемъ флагманскимъ кораблемъ Дивизіи и базой для миноносцевъ, на которомъ въ зимнее время жили ихъ офицеры и обслуживающія части командъ, вакантная должность Старшаго Офицера не замѣщалась и ее несли „по очереди" командиры миноносцевъ. Всякая связь офицеровъ съ командой въ теченіи зимы терялась и надлежащаго надзора за нею не было.

---

*) Этотъ періодъ службы Непенина составленъ главнымъ образомъ по воспоминаніямъ плававшаго на Дивизіи Инженеръ-Механика В. П. Орлова. Небольшія разногласія въ датахъ событій съ официальнымъ Спискомъ Оф. Флота объясняются имъ ошибками послѣдняго. Онъ вспоминаетъ, что Непенинъ самъ объ этихъ ошибкахъ говорилъ, называя редакторовъ Списка „сихъ дѣлъ мастерами", и не обращалъ на это вниманія. Подтвержденіемъ можетъ служить, напримѣръ, наименованіе въ немъ 8-го Дивизіона, кот. командовалъ Непенинъ впослѣдствіи, — „Вторымъ". — **Б. Д.**

Несмотря на то, что во время бунта Свеаборгской крѣпости предъидущимъ лѣтомъ команды миноносцевъ къ нему не присоединились, настроенія среди старшихъ чиновъ на „Корниловѣ" было паническимъ. Призракъ кровавыхъ событій на „Памяти Азова" все еще жилъ въ сердцахъ слабыхъ людей.

Ознакомившись съ положеніемъ вещей на Дивизіи Непенинъ, не взирая на могущія быть для него послѣдствія, подалъ по начальству рапортъ, указывая ввести на „Корниловѣ" болѣе строгій порядокъ службы. И, неожиданно для себя, попалъ, по его собственному выраженію, „какъ куръ во щи", получивъ приказъ вступить въ исполненіе должности Старшаго офицера корабля.

Вступивъ въ должность онъ сталъ твердой рукой наводить порядки по всѣмъ, даже не относившимся прямо къ его вѣденію, частямъ службы.

Такъ, обнаруживъ, къ своему ужасу стараго ревизора, что на кораблѣ въ теченіи двухъ лѣтъ не производилось повѣрокъ матерьяльной и денежной отчетности и исполнявшій должность ревизора молодой неопытный мичманъ являлся полнымъ распорядителемъ имущества корабля, онъ подалъ объ этомъ рапортъ, требуя производства полной провѣрки отчетности. Смѣнившій бывшаго Начальника Дивизіи капитанъ I-го ранга И. В. Студницкій немедленно отдалъ приказъ о назначеніи комиссіи подъ предсѣдательствомъ Непенина, которая и приступила къ работѣ. Въ результатѣ этой провѣрки выяснился недочетъ денежныхъ суммъ въ размѣрѣ 6.000 рублей. Легкомысленный мичманъ былъ въ отчаяніи. Умоляя Непенина разрѣшить ему съѣздить въ Петербургъ онъ обѣщаетъ достать денегъ чтобы покрыть растрату. Пожалѣвъ губить молодого офицера — „глупый былъ мальчишка" — говорилъ онъ про него — Непенинъ даетъ ему этотъ отпускъ. Но тотъ, стараясь отъиграться въ клубѣ въ карты, проигрываетъ послѣднія деньги.

Назрѣвалъ крупный скандалъ. При существовавшихъ въ то время политическихъ условіяхъ вся эта исторія могла имѣть тяжелыя послѣдствія не только для непосредственно виновныхъ въ ней лицъ, но и, давала матерьялъ для ведшейся революціонерами въ средѣ командъ пропаганды противъ офицеровъ вообще.

Сознавая это Непенинъ, при всемъ своемъ личномъ возмущеніи дѣйствіями всѣхъ тѣхъ старшихъ начальниковъ, небрежность которыхъ въ исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей являлась главной причиной всего дѣла, находитъ выходъ.

Согласно закона мичманъ не являлся матерьяльно отвѣтственнымъ за убытки причиненные казнѣ его дѣйствіями и назначеніе его къ исполненію хозяйственной должности возлагало особо серьезную отвѣтственность на допустившее все это начальство. И, вотъ, указавъ на это, Непенинъ предлагаетъ чтобы командиръ корабля и всѣ исполнявшіе въ теченіи послѣднихъ двухъ лѣтъ должность Старшаго Офицера пополнили бы недостающую сумму изъ своихъ личныхъ средствъ. Предложеніе было принято. Командиръ внесъ половину всѣхъ денегъ, а другая половина была покрыта остальными. Мичману же было предложено уйти изъ флота, что онъ и сдѣлалъ.

Слѣдуетъ сказать, что Непенинъ вообще считалъ, что старшіе начальники, не только по закону, но и морально, отвѣтственны за дѣйствія своихъ подчиненныхъ. Молодежь онъ любилъ и жалѣлъ. И случалось, что сдѣлавъ разносъ прямому начальнику за проступокъ подчиненнаго ему мичмана, самъ онъ, въ случаѣ чистосердечнаго раскаянія послѣдняго, помогалъ ему выпутаться изъ тяжелаго положенія, въ которое тотъ себя своимъ поступкомъ поставилъ.

Только весьма близко знавшіе его люди знали о тѣхъ случаяхъ, когда онъ выручалъ, нерѣдко даже изъ своихъ собственныхъ средствъ, запутавшихся въ денежныхъ дѣлахъ юныхъ офицеровъ. Такъ напримѣръ, одинъ изъ командировъ миноносокъ его дивизіона, любившій не въ мѣру выпить, загулявъ послѣ получки жалованія, нерѣдко не только спускалъ его, но даже влѣзалъ при этомъ въ долги. Тогда Непенинъ, выдавая ему изъ слѣдующихъ получекъ только небольшую часть, самъ разсчитывался за него съ кредиторами, предовращая скандалъ съ ихъ стороны*).

Въ другомъ случаѣ, узнавъ стороною, что на одномъ изъ миноносцевъ Службы Связи, мичманъ, замѣнявшій бывшаго въ отпуску командира не выдалъ своевременно жалованье

---

*) Воспоминанія Р. Г. Румянцевой. Письмо автору отъ 1. 5. 1958 г.

командѣ, онъ попросилъ начальника одного изъ стоявшихъ въ Ревелѣ минныхъ дивизіоновъ произвести инспекторскій смотръ. При опросѣ послѣднимъ претензій команда, видимо любившая мичмана, ничего не заявила. Но самъ мичманъ откровенно признался, что проигралъ казенныя деньги въ карты и обѣщалъ все выплатить. Узнавъ объ этомъ Непенинъ немедленно выдалъ изъ своихъ средствъ нужную сумму и жалованье командѣ было уплочено**). Какъ разсчитался съ нимъ виновникъ — это осталось между ними. Но молодой человѣкъ оказался недурнымъ офицеромъ и доброе имя его отца и старшаго брата съ честью служившихъ въ Русскомъ флотѣ не было замарано. О подобныхъ случаяхъ помощи попавшимъ въ бѣду своимъ подчиненнымъ въ бытность Непенина Начальникомъ 8-го Дивизіона вспоминаетъ и капитанъ I-го ранга Орловъ. Можно думать, что впечатлѣнія собственнаго опыта молодости, когда жизнь на Дальнемъ Востокѣ бурно кипѣла и онъ самъ отдалъ ей дань, промотавъ наслѣдственную березовую рощу, играли не малую роль въ такомъ его отношеніи именно къ молодежи, такъ какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда ему приходилось сталкиваться со злоупотребленіями со стороны лицъ старшаго возраста онъ бывалъ совершенно безпощаденъ, не взирая на ихъ служебное положеніе.

Рьяно принявшись за такъ хорошо ему знакомое по „Манджуру" судовое хозяйство Непенинъ вводитъ строгое наблюденіе за всѣми пріемками матерьяловъ изъ Свеаборгскаго порта. И на этой почвѣ вскорѣ разъигрывается крупная исторія вышедшая далеко за предѣлы „Корнилова".

При пріемкѣ на него угля Непенинъ поставилъ въ качествѣ счетчиковъ всѣхъ молодыхъ офицеровъ, лично наблюдая за авраломъ. Едва около половины доставленнаго портомъ на баржахъ угля было выгружено, какъ Старшій Инженеръ-Механикъ доложилъ, что всѣ угольныя ямы заполнены. А документы на доставленный уголь показывали двойное количество. Непенинъ требуетъ исправленія документовъ. „Хорошо имѣть экономію угля въ судовыхъ ямахъ" говоритъ онъ „но не у чиновниковъ на складѣ". Получивъ донесеніе объ этомъ инцидентѣ недавно назначенный Командиромъ

**) По воспоминаніямъ к.-адм. К. В. Шевелева. Б. Д.

Свеаборгскаго порта контръ-адмиралъ Литвиновъ немедленно приказалъ произвести полную повѣрку портовыхъ угольныхъ складовъ.

Повѣрка эта показала огромное количество сверхъ числящагося по книгамъ угля, которое и было приказано записать въ приходъ казны.

Смотритель этихъ складовъ полетѣлъ со своего мѣста и Пріемной Комиссіи порта была поставлена на видъ небрежность ея работы, благодаря которой создавалась возможность крупныхъ злоупотребленій при пріемѣ угля портомъ отъ частныхъ поставщиковъ.

Само собой разумѣется, что виновникъ всей этой поднятой бучи Непенинъ пріобрѣлъ въ Свеаборгскомъ порту не мало недоброжелателей. Но слѣдуетъ признать, что такое внимательное отношеніе командира небольшого миноносца, случайно исполнявшаго должность Старшаго Офицера на „Корниловѣ", къ исполненію своихъ обязанностей и рѣшительныя дѣйствія адмирала Литвинова оказали не только большую пользу казнѣ, но и пресѣкли въ корнѣ возможность тяжелаго для флота общественнаго скандала.

Въ лицѣ Студницкаго Вторая Дивизія получила весьма подходящаго къ задачамъ даннаго времени начальника.

Въ самомъ дѣлѣ. Изученіе шхеръ требовало отъ послѣдняго не только опыта строевой службы, но и хорошаго знакомства съ гидрографическими работами. А къ этому Студницкій былъ въ значительно большей степени подготовленъ, чѣмъ многіе другіе.

Плавая на судахъ эскадры Тихаго океана подъ флагомъ адмирала Дубасова, онъ при занятіи Россіей Портъ-Артура, назначается Старшимъ Помощникомъ Командира этого порта; во время Боксерскаго возстанія, будучи Старшимъ Офицеромъ крейсера „Рюрикъ", блестяще командуетъ дессантомъ, высаженымъ съ эскадры адмирала Скрыдлова въ Шанхай-Гуанѣ, вынудивъ англичанъ уступить ему часть занятыхъ ими фортовъ*), и затѣмъ, съ 1901-го по 1904-й годъ командуетъ судами Гидрографическихъ Экспедицій Тихаго и Сѣвернаго Ледовитаго океановъ, занимая въ послѣдней должность Помощника ея Начальника.

---

*) По воспоминаніямъ Кап. I р. В. И. Дмитріева.

Командуя теперь Второй Минной Дивизіей онъ настолько входитъ всей душей въ дѣло изученія шхеръ, что впослѣдствіи оставляетъ даже строевую карьеру и въ 1909 году становится Предсѣдателемъ спеціально созданной для ихъ обзора комиссіи. Зачисленный въ 1913-мъ году въ Корпусъ Гидрографовъ со званіемъ гидрографа-геодезиста, (несмотря на то, что, не получивъ высшаго спеціальнаго образованіч, не имѣлъ на него права) Студницкій въ 1914 году производится въ генералъ-лейтенанты и награждается, въ ознаменованіе Высочайшей оцѣнки его заслугъ по открытію глубоководныхъ фарватеровъ, имѣвшемъ важные стратегическіе результаты, Мечами къ ордену Св. Анны I-й степени.

Въ первый свой походъ по шхерамъ, которыхъ Непенинъ не видѣлъ съ кадетскихъ временъ, онъ идетъ пассажиромъ на миноносцѣ „Прочный", которымъ командовалъ соратникъ его по Второму Отряду миноносцевъ Портъ-Артура лейтенантъ П. И. Пленъ. На этомъ же миноносцѣ Старшимъ Инженеръ-Механикомъ былъ и другой старый знакомый по Тихому Океану и Портъ-Артуркой страдѣ В. П. Орловъ. Эта встрѣча съ послѣднимъ въ скоромъ времени привела къ долгой совмѣстной ихъ службѣ, создавшей между ними крѣпкія дружескія чувства.

Стоя на мостикѣ Непенинъ внимательно вглядывался въ ведущіе по фарватерамъ навигаціонные знаки и, быстро уловивъ ихъ систему, воскликнулъ: „И дѣйствительно — на кой чортъ намъ тутъ лоцмана. Обставлено какъ на Невскомъ. Вниманіе и иди себѣ куда хочешь'', разсказываетъ Орловъ. Съ этого времени онъ быстро осваивается со шхерами, плавая въ которыхъ въ теченіи послѣдующихъ четырехъ лѣтъ командиромъ „Прозорливаго'', затѣмъ Начальникомъ 8-го Дивизіона и командиромъ кан. лодки „Храбрый'', онъ исходилъ ихъ изъ угла въ уголъ, включая доступныя съ моря озера, не коснувшись ни одного изъ ихъ безчисленныхъ предательскихъ камней.

Несмотря на то, что подробностей о плаваніи „Прозорливаго" въ кампанію 1907-го года не имѣется, все же о томъ, какъ оцѣнилъ за короткое время его командира Студницкій, можно судить хотя бы потому, что послѣ аваріи Императорской яхты „Штандартъ" на камняхъ въ Ляксфіордѣ (въ 12-ти миляхъ отъ Ганге), этотъ миноносецъ былъ командированъ отъ Дивизіи для ея охраны.

Какъ ни грустна была сама по себѣ эта аварія яхты съ находившейся на ней Императорской Семьей, облетѣвшая весь міръ и вызвавшая со стороны общественнаго мнѣнія незаслуженныя нареканія на личный составъ флота, результатомъ ея были благодѣтельныя послѣдствія благодаря отношенія къ дѣлу самого Государя. Хорошо зная морскую службу съ ея „неизбѣжными въ морѣ случайностями" Онъ, лично разобравшись въ немъ, ясно понялъ все значеніе предпринятой Эссеномъ работы и съ этого времени неизмѣнно оказывалъ Свою полную поддержку всѣмъ начинаніямъ въ области изученія шхеръ.

Несмотря на происшедшее во время этой службы какое то очень бурное столкновеніе на служебной почвѣ съ вѣдавшимъ охраной яхты Начальникомъ 2-го Дивизіона Первой Дивизіи капитаномъ 2-го ранга К. А. Плансонъ*), сущность котораго возстановить не удалось, Непенинъ не только за него не пострадалъ, но вскорѣ, по представленію Студницкаго, получилъ въ командованіе Восьмой Дивизіонъ (газолиновыя миноноски)**). Поэтому можно судить, что въ этомъ дѣлѣ онъ былъ признанъ правымъ даже самимъ оскорбленнымъ имъ лицомъ. 6-го Декабря (ст. ст.) на шестнадцатомъ году офицерской службы, онъ производится въ капитаны 2-го ранга, пробывъ десять лѣтъ въ чинѣ лейтенанта и, несмотря на боевыя заслуги и награжденіе орденомъ Св. Георгія, не получивъ за это время никакого старшинства по службѣ „за отличіе", нерѣдко достававшагося на долю занимавшихъ штабныя должности лицъ.

НА ВОСЬМОМЪ ДИВИЗІОНѢ

Принявъ Дивизіонъ Непенинъ впервые сталкивается съ двигателями внутренняго сгоранія и потому прежде всего озабачивается подъисканіемъ знающаго ихъ флагманскаго Инженеръ-Механика, на котораго онъ могъ бы вполнѣ поло-

---

*) Впослѣдствіи Начальникъ Штаба Ком. Флотомъ Чернаго Моря (1914-16 г. г.) и въ 1916 г. Членъ Адм-въ Совѣта.

**) Въ Спискѣ Личн. Сост. Флота это назначеніе отнесено къ 1908 году, но б. флагманскимъ Инж.-Мех-мъ дивизіона В. П. Орловъ считаетъ это ошибочнымъ, относя его къ 1907 году. Можно полагать, что назначеніе имѣло мѣсто послѣ производства въ штабъ-офицеры, т. е. въ самомъ концѣ 1907 года, что и вызываетъ указанное разногласіе.

житься во время предстоявшаго зимняго ремонта. Узнавъ, что Орловъ уже давно ими интересовался и даже имѣлъ съ ними дѣло, онъ предложилъ ему перейти на его дивизіонъ. „Но только знайте — дѣла у васъ будетъ по горло" предупредилъ онъ его „и требовать, отъ васъ я стану много". И получивъ отвѣтъ Орлова, что онъ работы не боится, быстро провелъ переводъ его къ себѣ на дивизіонъ, лично добывая во всѣхъ инстанціяхъ нужныя распоряженія и подписи.

Работа на дивизіонѣ закипѣла. Пріемъ матерьяльной части, выходы въ море поочереди на всѣхъ газолинкахъ для ознакомленія съ личнымъ составомъ, состояніемъ механизмовъ и составленія ихъ дефектныхъ вѣдомостей, вещевой дефектъ — все шло быстрымъ темпомъ. Рѣшилъ организовать свою школу для расширенія знаній мотористовъ, сигнальщиковъ, рулевыхъ. Насѣлъ на Командира Свеаборгскаго Порта съ такой энергіей, что добрѣйшій адміралъ потомъ говорилъ, что три дня болѣлъ печенью. Изругалъ портовыхъ инженеровъ наведя на нихъ такой страхъ, что одинъ изъ нихъ сталъ даже называть его „Господинъ Начальникъ". И въ короткій срокъ добился всего что хотѣлъ. Дивизіонъ получилъ для базы и школы посыльное судно „Лейтенантъ Ильинъ", миноносецъ № 104, жилую баржу и все нужное оборудованіе.

„Надо всё и всѣхъ привести въ христіанскую вѣру" со свойственной ему красочностью языка говоритъ онъ. И приводитъ.

Два-три громовыхъ разноса и молодые командиры миноносокъ увидѣли, что работать надо во всю.

Надо было рѣшить — куда сдать капитальный ремонтъ миноносокъ. Въ Свеаборгскій портъ? „Придется все время ругаться", говоритъ Непенинъ, „да и дорого обойдется. Лучше имѣть дѣло съ частнымъ заводомъ". Рѣшилъ сдать работы Сандвикскимъ Докамъ. „Торговался онъ какъ жидъ", разсказываетъ присутствовавшій при переговорахъ съ заводомъ Орловъ „всѣ папиросы выкурилъ и довелъ до истерики главнаго директора". Газолинки были подняты на эллинги завода и ремонтъ пошелъ въ полной коопераціи его инженеровъ со штабомъ дивизіона. „Здѣсь насъ не обкрадываютъ" съ удовлетвореніемъ констатировалъ Непенинъ.

Весьма тепло вспоминаетъ эти дни супруга одного изъ командировъ миноносокъ*). Единственная женатая пара — они съ мужемъ жили на берегу. Всѣ же холостые помѣщались на судахъ базы:

„Часто вечеромъ звонокъ телефона. Адріанъ Ивановичъ приглашаетъ меня и мужа пріѣхать „домой" (на матку дивизіона)... Отказаться нельзя... все равно пришлетъ одного изъ командировъ и насъ привезутъ... Столъ накрытъ. Адріанъ Ивановичъ самъ разливаетъ кофе и коньякъ... Одинъ изъ командировъ импровизируетъ на пьянино... „Вотъ сейчасъ мнѣ хорошо и радостно среди своей семьи", говоритъ Непенинъ... Завязывается милая и интересная бесѣда. Расходились счастливые теплымъ, уютнымъ вечеромъ. И такихъ вечеровъ было не мало. Иногда выѣзжали „своей семьей куда нибудь поужинать. Только дежурный командиръ оставался".

Разумѣется не всѣ вечера проходили такъ мирно. Случались и тревожныя ночи. Такъ однажды ночью на одной изъ газолинокъ стоявшей на эллингѣ безъ команды вспыхнулъ внезапно пожаръ. Быстро принятыми прибѣжавшими къ ней съ базы Непенинымъ, Орловымъ и другими офицерами и командой мѣрами онъ былъ потушенъ, при чемъ на миноноскѣ было обнаружено два обожженыхъ старика... Заподозривъ саботажъ Непенинъ произвелъ строгое разслѣдованіе, но дѣло оказалось проще. Охрану у завода со стороны моря несли дневальные съ дивизіона. Съ суши же заводъ охранялся двумя бездомными стариками, которыхъ, по добротѣ душевной, лейтенанты Арміи Спасенія пустили переночевать на заводѣ. Забравшись въ машинное отдѣленіе газолинки они тамъ закурили и видимо какая нибудь пропитанная газолиномъ и масломъ ветошь вызвала пожаръ. Съ этого времени на газолинкахъ день и ночь оставались дневальные.

Къ счастью все это произошло когда цистерны содержавшія легко воспламеняющійся газолинъ были пусты. Но этотъ случай навелъ Непенина на мысль о желательности замѣны газолиновыхъ моторовъ дизелями.

Возвратившись изъ поѣздки на Рождество къ сестрамъ онъ, провѣривъ работу школъ и довольный ея налажен-

---

*) Раиса Георгіевна Румянцева, урожденная Престина, по первому браку супруга мичмана В. М. Утина (Письмо отъ 25. 4. 1958 г.).

ностью, предлагаетъ Орлову „въ видѣ отдыха" прокатиться въ Германію на моторную фабрику Марьенфель для ознакомленія съ новѣйшими двигателями, даетъ отпускъ, достаетъ заграничный паспортъ и, не прибѣгая къ канцелярской волокитѣ, быстро устраиваетъ все дѣло.

Мысли его о замѣнѣ двигателей не удалось, однако, осуществиться, т. к. и сами миноноски, съ разработкой новой судостроительной программы, были потомъ выведены изъ строя.

Съ открытіемъ навигаціи 1908 года Непенинъ выходитъ съ дивизіономъ въ Юнгферзундъ для практическаго плаванія и переноситъ туда всѣ вспомогательныя суда его базы.

И, здѣсь, впервые, онъ дѣлаетъ свою частную пробу организаціи береговыхъ наблюдательныхъ постовъ съ натренированными за зиму для этой цѣли сигнальщиками, выставляя ихъ въ различныхъ пунктахъ, маневрируя миноносками и повѣряя донесенія сигнальщиковъ о движеніи судовъ и способы связи постовъ съ судами и между собой. Весьма характернымъ для его отношенія къ явно уже въ то время задуманному имъ плану реорганизаціи всей Службы Наблюдательныхъ Постовъ и Связи Балтійскаго моря служитъ та осторожность и, одновременно, настойчивость, съ которыми онъ подходитъ къ его разработкѣ путемъ этой практической повѣрки своихъ мыслей.

„У меня есть планъ", говоритъ онъ тогда Орлову. „Только вы объ этомъ никому не говорите". Мысль — это только та основа, по которой долженъ быть вытканъ узоръ задуманнаго ткачемъ рисунка. И этотъ послѣдній не можетъ быть вытканъ пока не выполненъ во всѣхъ деталяхъ и краскахъ на бумагѣ. Есть люди могущіе давать блестящія идеи, но не способные приводить ихъ въ исполненіе. И, наоборотъ, существуетъ еще больше отличныхъ исполнителей чужихъ идей. Но настоящими дѣятелями являются лишь тѣ, кто обладаетъ даромъ облекать свои мысли въ конкретныя формы, и осуществлять ихъ въ жизнь. У Непенина слово и дѣло всегда были между собой неразрывно связаны. А потому онъ и не хотѣлъ, не только самъ объявлять, но чтобы и другіе говорили, о его планахъ реорганизаціи Службы Связи до тѣхъ поръ, пока они еще не вполнѣ созрѣли.

Имѣя базу въ Юнгферзундѣ дивизіонъ плаваетъ по всѣмъ шхернымъ фарватерамъ и даже заходитъ въ доступныя съ моря внутреннія озера Финляндіи.

Примѣромъ примѣнявшихся Непенинымъ мѣръ воспитанія подчиненныхъ ему офицеровъ можно привести слѣдующій небольшой инцидентъ. Командиръ одной изъ газолинокъ, совершавшей отдѣльный отъ дивизіона походъ, донесъ, что онъ приткнулся на мелкомъ мѣстѣ и проситъ помощи.

„Пускай снимается самостоятельно", приказалъ передать ему Непенинъ. Однако при этомъ онъ все время внимательно слѣдилъ за погодой и, какъ только замѣтилъ, что вѣтеръ сталъ свѣжеть, тотчасъ самъ пошелъ ему на помощь и благополучно снялъ не потерпѣвшее никакихъ серьезныхъ поврежденій судно съ мели. Юный же командиръ его, нисколько не пострадавъ за аварію, получилъ лишь отличный урокъ самодѣятельности въ критической обстановкѣ, къ которой долженъ быть всегда готовъ каждый морской офицеръ. И впослѣдствіи, ставъ Начальникомъ Службы Связи, Непенинъ собираетъ туда многихъ изъ прошедшихъ въ Восьмомъ Дивизіонѣ его собственную школу офицеровъ, которымъ онъ могъ довѣрять и которые это довѣріе его вполнѣ оправдали.

1908-й годъ въ календарѣ жизни Балтійскаго флота долженъ быть отмѣченъ красной цифрой. Контръ-адмиралъ Н. О. Эссенъ занялъ въ немъ вновь созданную должность Начальника Соединенныхъ Отрядовъ Балтійскаго моря и съ этого времени, постепенно возводясь во все болѣе высокія званія — Начальника Дѣйствующаго Флота, и Командующаго Морскими Силами Балтійскаго флота, объединяетъ въ своихъ рукахъ власть какъ надъ всѣми его строевыми частями такъ и надъ береговыми учрежденіями — портами, крѣпостями и, наконецъ, съ объявленіемъ войны становится 17-го іюля 1914-го года Командующимъ Флотомъ, съ присущей этому званію почти неограниченной надъ ними властью.

Восьмой Дивизіонъ получаетъ онъ него въ кампанію этого года специальную задачу: демонстрировать во всѣхъ доступныхъ съ моря пунктахъ страны и, въ частности, въ Аландскихъ шхерахъ, Андреевскій флагъ „на устрашеніе" финляндскихъ сепаратистовъ. Въ революціонные дни 1905-06 г. г. широко развитая контрабанда, снабжавшая ихъ организаціи оружіемъ, способствовала развитію въ ихъ средѣ плановъ

возстанія, хотя и неосуществившихся, но все еще волновавшихъ умы.

Во исполненіе этой задачи Непенинъ со своимъ дивизіономъ проникаетъ во всѣ уголки шхеръ и даже входитъ въ Сайменскія озера. Шлюзы послѣднихъ проходили, по собственному его выраженію „съ помпой". Малѣйшее замедленіе въ ихъ открытіи сопровождалось „пушкой" съ флагманской миноноски. „И нужно было видѣть какъ рьяно работали обслуживавшіе эти шлюзы сепаратисты", вспоминаетъ участникъ этого похода.

Отдыхали въ Нейштадтѣ. Настроенія публики, включая Петербургскихъ дачниковъ, было весьма лѣвое. Издававшаяся на шведскомъ языкѣ газета метала противъ Россіи молніи. Замѣтивъ въ курзалѣ автора этихъ статей, журналиста Френкеля, Непенинъ во всеуслышаніе заявилъ, что „въ случаѣ чего я этого писаку повѣшу", послѣ чего этотъ господинъ моментально изъ Нейштадта смылся.

По возвращеніи изъ этого похода дивизіонъ принялъ участіе въ маневрахъ, во время которыхъ Непенинъ выставилъ отъ себя нѣсколько постовъ для наблюденія за шхерами. Это обратило на себя вниманіе Эссена, который, при разборѣ маневровъ сказалъ по его адресу, что „пріятно имѣть дѣло съ понимающимъ человѣкомъ".

Объ интенсивности работъ дивизіона въ это лѣто можно судить по тому, что имъ было пройдено по шхерамъ около шести тысячъ миль!

По окончаніи кампаніи Непенинъ, благодаря офицеровъ и команду за службу, закончилъ свою рѣчь совѣтомъ: не забывать зимой полученнаго опыта и учиться. „Нечего баклуши бить", сказалъ онъ. И, снова организовавъ школьныя занятія, поѣхалъ домой „провѣдать своихъ старухъ, запастись на зиму нянюшкиными огурцами да и зайчишекъ пострѣлять", какъ говорилъ онъ про свои отпуска.

За зиму нѣкоторые изъ командировъ миноносокъ получили другія назначенія и, хотя Непенинъ тщательно выбиралъ новыхъ по рекомендаціямъ друзей онѣ, какъ это нерѣдко бываетъ, не всегда оправдались.

Кампанія 1909-го года началась, какъ обычно, съ практическихъ ученій. Для минныхъ стрѣльбъ дивизіонъ вышелъ въ Пеленги (Могенпертэ). Курсъ стрѣльбъ уже заканчивался когда на рейдъ пришла яхта „Нева" подъ брейдъ-вымпе-

ломъ новаго Морского Министра вице-адмирала Воеводскаго, ставшая на якорь въ десяти кабельтовыхъ отъ дивизiона. Миноноски въ это время принимали по-очереди бензинъ съ баржи. Непенинъ отправился на „Неву" явиться Министру. Вдругъ на миноноскѣ № 7 раздался сильный взрывъ. Новый командиръ ея, а за нимъ и команда бросились съ нее на баржу. Орловъ съ мотористами Григорьевымъ и Тереховымъ, прибѣжавъ съ баржи на миноноску, изъ машиннаго отдѣленiя которой выбросило столбъ пламени, задраили его люки и, забивъ вентиляторы чѣмъ только было можно и прекративъ доступъ воздуха, задушили огонь прежде чѣмъ онъ дошелъ до систернъ, въ которыхъ находилось 200 пудовъ бензина.Принимая во вниманiе, что на миноноскѣ, кромѣ того, были аккумуляторы сжатаго воздуха и погребъ съ 47-ми мил. патронами, легко себѣ представить какая могла произойти катастрофа если бы пожаръ распространился. Отдавъ швартовы миноноска дрейфовала по вѣтру отъ баржи и яхты, чтобы онѣ не пострадали въ случаѣ взрыва.

Непенинъ прилетѣлъ съ „Невы". „Гдѣ командиръ и команда?" Въ это время подгребаетъ шлюпка съ командиромъ. „Прочь мерзавецъ, трусъ" кричитъ на него Непенинъ, добавляя непечатную брань. Орловъ шепчетъ ему „Адрiанъ Ивановичъ, команда слышитъ..." „Ты мнѣ не указывай" огрызнулся разсвирѣпѣвшiй Непенинъ „я самъ за свои слова отвѣчаю **и конный и пѣшiй"**. Какъ характерно звучитъ этотъ вызовъ древнихъ русскихъ витязей, сорвавшiйся въ минуту гнѣва съ устъ одного изъ потомковъ горячихъ и буйныхъ псковичей.

Вернувшись на баржу вызвалъ на шханцы всѣхъ офицеровъ и разнесъ за отсутствiе съ ихъ стороны инициативы въ критическiй моментъ. Особенно влетѣло, какъ старшему въ чинѣ, флагманскому минному офицеру дивизiи, присланному штабомъ для руководства стрѣльбами дивизiона и потому лишь временно и косвенно ему подчиненному.

Дежурной миноноскѣ приказалъ немедленно взять провинившагося командира съ его вещами и доставить въ Котку для отправленiя въ экипажъ, а самъ отправился на „Неву" для доклада Министру о происшедшемъ.

За проявленныя инициативу и распорядительность по принятiю мѣръ къ предовращенiю взрыва миноноски, грозившаго серьезной катастрофой и другимъ судамъ дивизiо-

на, Инженеръ-Механикъ штабсъ-капитанъ Орловъ былъ, по ходатайству Непенина произведенъ въ чинъ капитана „за отличіе по службѣ", а мотористы Григорьевъ и Тереховъ награждены знакомъ Отличія Св. Анны съ бантомъ.

Что же касается злополучнаго командира, то, сорвавъ на немъ свои гнѣвъ и убравъ его съ дивизіона, Непенинъ не сталъ его преслѣдовать дальше, видимо пожалѣвъ испортить ему далнѣйшую службу. Объ этомъ свидѣтельствуетъ то, что тотъ вскорѣ получилъ приличную береговую должность.

Въ эту кампанію Эссенъ лично ходилъ на дивизіонѣ по всѣмъ шхерамъ и озерамъ Финляндскаго побережья много бесѣдуя съ Непенинымъ.

Съ этимъ походомъ осталось связаннымъ и еще одно теплое воспоминаніе о послѣднемъ въ сердцѣ уже упоминавшейся раньше жены командира миноноски, столь характерное для отношенія его не только къ своимъ подчиненнымъ, но и къ членамъ ихъ семей.

„Дивизіонъ уходилъ въ Сайменскія озера", разсказываетъ она. „Провожаю на пристани. Адріанъ Ивановичъ отзываетъ меня въ сторону: „Соловушко. Неизвѣстно гдѣ будемъ и когда. Какъ жалованье посылать? Какъ же вы жить будете," И даетъ впередъ за два мѣсяца. „Такъ вамъ и мнѣ спокойнѣе будетъ".

Какое доброе сердце надо было имѣть, чтобы среди всѣхъ заботъ и хлопотъ ухода въ долгое плаваніе цѣлаго дивизіона такъ позаботиться о разстающейся съ мужемъ молодой женщинѣ.

Во время послѣдовавшихъ этимъ лѣтомъ большихъ маневровъ флота Непенинъ снова работаетъ надъ испытаніемъ способовъ связи выставляемыхъ имъ отъ своего дивизіона шхерныхъ наблюдательныхъ постовъ, пользуясь добытыми имъ отъ Свеаборгской крѣпости подводными телефонными кабелями и геліографами. Все это, разумѣется, было въ миніатюрныхъ размѣрахъ, но за этими опытами стояла большая мысль. Въ то время онъ много читалъ изучая исторію борьбы Россіи за овладеніе побережьемъ Финскаго залива и входомъ въ Ботническій со временъ Великаго Петра, первымъ осознавшаго, что обладающій шхерами держитъ въ своихъ рукахъ подступы къ столицѣ. А такое обладаніе ими фло-

томъ требовало тщательно продуманной, какъ по плану развертыванія такъ и по техническому своему оборудованію, организаціи вспомогательной части, способной непрерывно вести надзоръ за ихъ внутренними фарватерами, за входами въ нихъ и за каждымъ судномъ появляющимся въ морѣ. Формы этой организаціи, постепенно расширяясь въ его умственномъ взорѣ, выливались, путемъ всѣхъ этихъ предварительныхъ опытовъ, во все болѣе широкія рамки. Для осуществленія ихъ требовалось, чтобы онъ самъ былъ поставленъ во главу этой работы. И, вотъ, всѣ эти производившіеся имъ опыты служили отличнымъ средствомъ выявитъ передъ тѣми отъ кого это зависѣло, свои способности превратить мысль въ дѣло. Самъ человѣкъ не словъ, а „поступковъ" онъ предпочиталъ доказывать свои идеи на практикѣ, въ особенности потому, что онъ отлично понималъ, что къ его словамъ, какъ не „спеціалиста", могутъ относиться съ извѣстнымъ недовѣріемъ. А, разъ рѣшивъ чего либо добиться, Непенинъ примѣнялъ всѣ мѣры, чтобы свою мысль осуществить въ жизнь.

МОРЕХОДНАЯ КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА „ХРАБРЫЙ"

По окончаніи лѣтней кампаніи Непенинъ, повидимому неожиданно для себя, получаетъ въ командованіе мореходную канонерскую лодку „Храбрый", состоявшую во второмъ рангѣ судовъ флота.

Незадолго передъ этимъ онъ всю свою энергію направилъ къ тому, чтобы предупредить на миноноскахъ дивизіона возможность повторенія тѣхъ взрывовъ, которые дважды имѣли на нихъ мѣсто во время его командованія, и, добившись полученія кредитовъ, установилъ на нихъ сильную вентиляцію, устранившую скопленіе газовъ въ ихъ отсѣкахъ. Его мечтѣ о замѣнѣ газолиновыхъ двигателей керосиновыми, несмотря на поддержку Эссена, вслѣдствіе отказа Министерства въ кредитахъ, осуществиться не удалось, но и эта полумѣра оказалась весьма благотворной, оставивъ въ командахъ благодарную память объ ушедшемъ съ дивизіона начальникѣ, позаботившемся объ ихъ безопасности. По свидѣтельству одного изъ его подчиненныхъ команда дивизіона очень жалѣла о его уходѣ, но среди командировъ были и такіе, которые вздохнули при этомъ съ облегченіемъ. Его

строгая требовательность по службѣ, которую онъ къ нимъ предъявлялъ, была кое-кому далеко не по душѣ. И рѣзкаго, хотя и справедливаго разноса полученнаго послѣ взрыва на миноноскѣ № 7 они ему простить не смогли.

Къ новому назначенію Непенинъ отнесся спокойно, принимая его какъ обычное отбываніе ценза командованія кораблемъ. „Цензъ отбуду, и снова примусь за свою мысль", говорилъ онъ отправляясь къ занятію новой должности. Однако это, „отбываніе ценза" проходитъ у него въ характерной для его живой и горячей натурѣ формѣ „приведенія въ христіанскую вѣру" корабля.

Найдя его не въ томъ блестящемъ порядкѣ, который онъ привыкъ видѣть въ свое время на „Манджурѣ", и въ смыслѣ чистоты и въ отношеніи несенія судовой службы, Непенинъ начинаетъ его подтягивать. И первой жертвой новаго вѣянія явились Старшій Офицеръ и Старшій Инженеръ-Механикъ. „На что мнѣ офицеръ Генеральнаго Штаба, который и якоря отдать не можетъ", сказалъ онъ смѣняя перваго, весьма образованнаго офицера но неважнаго строевика, отбывавшаго на „Храбромъ" цензъ въ полномъ смыслѣ этого выраженія. Что же касается второго, боевого Портъ-Артурца, то, судя по выраженію про него Непенина „пусть сидитъ на берегу и бѣгаетъ за бабами", надо думать, что причиной его списанія послужило манкированіе службой на романтической почвѣ, чего Непенинъ совершенно не допускалъ, ни въ другихъ ни въ самомъ себѣ. Самъ, отдавъ послѣднія минуты собственной, такой короткой, семейной жизни исполненію служебнаго долга, и, умеревъ даже не сказавъ послѣдняго „прощай" своей женѣ, онъ доказалъ, что имѣлъ тѣмъ болѣе права требовать отъ другихъ, чтобы служба не страдала отъ ихъ романтическихъ приключеній.

Почти два года командованія „Храбрымъ" не оставили, къ сожалѣнію, никакихъ воспоминаній о немъ его соплавателей и потому являются далеко не заполненными страницами его біографіи. Извѣстно лишь, что „Храбрый" во всѣхъ отношеніяхъ былъ въ образцовомъ порядкѣ.

Одинъ изъ старшихъ гардемаринъ того времени разсказываетъ небольшой эпизодъ хорошо характеризующій отношеніе Непенина къ молодежи. Въ началѣ лѣтней кампаніи Учебнаго Отряда Морского Корпуса „Храброму" было приказано принять на бортъ смѣну гардемаринъ для доставки къ

мѣсту стоянки описной баржи, служившей базой для практическихъ занятій по мореходной астрономіи, съемки и промѣра глубинъ. На портовомъ барказѣ доставлявшимъ эту смѣну на „Храбрый" въ Кронштадтѣ стоялъ веселый юный гамъ счастливыхъ вновь вдохнуть полной грудью свѣжій воздухъ и ароматъ моря юношей. Въ такомъ настроеніи подошли и къ трапу лодки. Но, какъ только они выстроились на шханцахъ, командиръ ея, прежде всего, привѣтствовалъ ихъ горячимъ разносомъ за то, что подходя къ борту военнаго корабля они шумѣли „словно въ кабакъ пріѣхали". Но не успѣли они еще придти въ себя, какъ грозный командиръ приказалъ имъ идти въ его собственный салонъ, въ которомъ они и размѣстились на все время перехода, раскуривая выставленныя для нихъ его папиросы.

„Лѣтомъ 1911 года смѣна гардемаринъ 21-го класса (переходящаго въ старшій спеціальный классъ), отличавшаяся своей независимостью и шалостями, была назначена въ плаваніе на кан. лодку „Храбрый", которой командовалъ кап. 2 р. А. И. Непенинъ" вспоминаетъ бывшій артельщикъ ея, ежедневно представлявшій командиру пробу гардемаринской пищи и потому близко знавшій своего командира*), крайне внимательно относившагося къ вопросу питанія на кораблѣ. „Непенинъ быстро насъ подтянулъ и заставилъ заниматься и работать по шестнадцати часовъ въ сутки, а, по окончаніи срока плаванія, далъ нашей смѣнѣ отличную аттестацію, на основаніи которой адмиралъ Русинъ**) въ награду назначилъ всю нашу смѣну на крейсеръ „Россія", шедшій въ Англію на коронацію короля Георга 5-го".

Умѣлъ Непенинъ не только быть строгимъ и требовательнымъ по службѣ, но и цѣнить усердіе своихъ подчиненныхъ, оставляя въ сердцахъ понимавшихъ его людей добрую о себѣ память на всю жизнь.

Было въ его характерѣ не мало общихъ чертъ съ тѣмъ Корневымъ, въ лицѣ котораго, подъ кличкой „Безпокойнаго Адмирала", обезсмертилъ въ русской литературѣ Станюковичъ командовавшаго въ семидесятыхъ годахъ девятнадцатаго вѣка Тихоокеанской эскадрой Попова. Но искренняя лю-

---

*) Лейт. В. О. Дружининъ, вып. 1912 г. Изъ его письма Г. Н. Таубе. Б. Д.

**) Контр-адмиралъ А. И. Русинъ въ должности Директора Морского Корпуса командовалъ въ 1911 г. Учебнымъ Отрядомъ Судовъ Корпуса.

бовь къ молодежи, изъ которой Непенинъ, какъ и Поповъ, стремился вырабатывать хорошихъ офицеровъ для флота, въ обоихъ случаяхъ далеко не всѣми изъ ея рядовъ оцѣнивалась по достоинству.

Чрезвычайно интереснымъ и освѣщающимъ нѣкоторыя стороны службы Непенина въ періодъ командованія „Храбрымъ" является случайно сохранившійся въ его личномъ архивчикѣ небольшой документъ — **собственноручная „Служебная записка" Эссена,** которую привожу полностью.

„Предлагаю В. В-дію совмѣстно съ крейсеромъ „Адм. Макаровъ" выйти въ море держась соединенно до дальнѣйшаго распоряженія. Для ввѣренной Вамъ лодки цѣль похода посѣщеніе Маріенхамна и Ганге для ознакомленія съ состояніемъ зимней навигаціи въ этихъ портахъ. Сначала предполагается посѣщеніе Маріенхамна а затѣмъ Ганге гдѣ можете пополнить уголь. Отдѣлившись отъ меня имѣйте постоянно въ виду что въ случаѣ наступленія сильныхъ морозовъ надлежитъ не закончивъ программы немедленно спѣшить въ Ревель дабы замерзаніе порта не помѣшало бы постановкѣ лодки въ гавань для зимовки. Держите телеграфную связь съ береговыми радіостанціями Престе Ревель и Свеаборгъ давая мнѣ все время знать о всемъ происходящемъ. Въ случаѣ секретныхъ свѣдѣній пользуйтесь шифромъ по сигнальной книгѣ.

Въ Маріенхамнѣ и Ганге соберите свѣдѣнія о рейсахъ финляндскихъ пароходовъ о состояніи льда между Або-Уте-Маріенхамнъ а также не было ли Шведскихъ военныхъ судовъ въ Аландскихъ шхерахъ.

Въ случаѣ угрожающей въ смыслѣ замерзанія погоды Вамъ будетъ сдѣланъ сигналъ идти въ Ганге или въ Ревель смотря по обстоятельствамъ. Въ послѣднемъ случаѣ вернувшись въ Ревель если въ теченіе Недѣльной кампаніи погода измѣнится къ лучшему можете сходить въ Ганге и обратно, походъ же въ Маріенхамнъ въ обоихъ случаяхъ считается отмѣненнымъ. О приходѣ въ портъ телеграфируйте мнѣ въ Главній Морской Штабъ.

Свиты Его Величества контръ-адмиралъ фонъ Эссенъ.

2 Февраля 1910 г. Ревель.

К-ру Мореходной канонерской лодки „Храбрый".

Всматриваясь въ этотъ небольшой эпизодъ не трудно видѣть насколько слабо обстояло дѣло изученія Або-Оландскаго района тѣми центральными учрежденіями Министерства, въ кругъ вѣденія которыхъ входило, до созданія Морского Генеральнаго Штаба, составленіе стратегическаго описанія всѣхъ вѣроятныхъ театровъ войны со всѣми ихъ физическими и статистическими данными.

Можно полагать, что гипнозъ навязанной Россіи послѣ Крымской войны нейтрализаціи этихъ шхеръ въ такой степени слѣпилъ имъ глаза опасеніями какихъ либо дипломатическихъ недоразумѣній со Швеціей, что передъ ними отступала даже опасность самого захвата ихъ, въ случаѣ войны, врагомъ.

Объединеніе командованія всѣми силами Балтійскаго флота теперь, впервые, возлагало на него прямую отвѣтственность не только за самый судовой его составъ, но и за весь театръ ихъ возможныхъ дѣйствій и наивысшее использованіе всѣхъ его физическихъ данныхъ. А потому, несмотря на полное несоотвѣтствіе тѣхъ средствъ, которыми располагалъ тогда Эссенъ для этой цѣли, онъ дѣлаетъ все возможное, чтобы, на личную отвѣтственность, эти данныя пополнять.

Пользуясь предоставленной флоту „недѣльной" зимней кампаніей онъ лично на крейсерѣ „Адмиралъ Макаровъ" конвоируетъ въ этотъ районъ кан. лодку „Храбрый", которой и дается порученіе произвести развѣдку его состоянія не только въ навигаціонномъ, но и въ политическомъ отношеніи, на что указываетъ указаніе въ служебной запискѣ на возможную необходимость передачи по радіо „секретныхъ" свѣдѣній о движеніяхъ въ немъ шведскихъ судовъ.

Выборъ для этого „Храбраго" можно объяснить и тѣмъ, что его болѣе прочный корпусъ болѣе гарантировалъ его безопасность въ случаѣ быстраго формированія льдовъ, чѣмъ слабые корпуса миноносцевъ. Но, онъ несомнѣнно указываетъ и на то, что Эссенъ особо довѣрялъ его командиру не только въ отношеніи его опыта плаванія въ этомъ районѣ, но и рѣшительности его дѣйствій, связанной съ благоразуміемъ оцѣнки неожиданныхъ обстоятельствъ могущихъ потребоваться при выполненіи данныхъ ему задачъ.

И можно думать, что именно потому, что самъ Непенинъ такъ и понялъ данное ему порученіе, какъ знакъ особеннаго

довѣрія къ нему Эссена, котораго онъ глубоко уважалъ и мнѣніе котораго очень цѣнилъ, онъ и сохранялъ эту его собственноручную служебную записку, какъ дорогой его сердцу документъ. Простая сантиментальность, обычно побуждающая людей хранить письма друзей, а, тѣмъ болѣе, вульгарное собираніе автографовъ, были совершенно чужды его натурѣ.

Зимная стоянка въ Ревельской гавани, при комфортабельной обстановкѣ жизни командира лодки, не отвлекаемаго теперь, какъ это имѣло мѣсто на минномъ дивизіонѣ, мелочами повседневной службы, предоставила отличную возможность заняться систематической обработкой всего плана развертыванія Службы Связи, который такъ настойчиво занималъ его мысли въ теченіи долгихъ лѣтъ. Въ эту зиму онъ представляетъ Эссену свои соображенія въ письменной формѣ, и, получивъ его предложеніе заняться этой работой, безъ колебаній смѣняетъ въ 1911-мъ году командованіе кораблемъ второго ранга и ожидающее его въ недалекомъ будущемъ дальнѣйшее повышеніе по той же линіи на скромную должность Начальника Службы Связи, являвшагося въ то время скорѣе лишь однимъ изъ флагманскихъ специалистовъ Штаба Командующаго Морскими Силами, чѣмъ начальникомъ части флота, и даже не имѣвшей своего собственнаго узаконеннаго положенія въ его организмѣ. Всегда стоявшій на точкѣ зрѣнія, что предлагающій какую либо мѣру долженъ быть готовымъ стать первымъ ея выполнителемъ, Непенинъ не измѣнилъ этому правилу и по отношенію къ самому себѣ.

Насколько же было чуждо пониманію большинства даже многихъ лучшихъ представителей строевого состава флота всего значенія этой работы можно судить по тому, какъ отрицательно отнеслись къ этому многіе его друзья, искренне жалѣвшіе, что этимъ шагомъ онъ губилъ свою, такъ хорошо начатую, карьеру.

(Продолженіе слѣдуетъ)

--<>--

Кап. 1 р. Н. Г. Фоминъ

КРАТКІЙ ОТЧЕТЪ О ДѢЯТЕЛЬНОСТИ ОФИЦЕРОВЪ ФЛОТА, УЧАСТВОВАВШИХЪ ВЪ АНТИБОЛЬШЕВИСТСКОМЪ ДВИЖЕНІИ НА ВОЛГѢ, КАМѢ И ВЪ СИБИРИ ВЪ ПЕРІОДЪ 1918 и 1919 Г. Г.

Составленъ бывшимъ Начальникомъ Штаба Волжской флотиліи въ 1918 году, Начальникомъ Управленія по Оперативной Части флота въ Омскомъ Морскомъ Министерствѣ въ 1918-19 г. г., Начальникомъ Штаба Камской флотиліи въ 1919 г. и Начальникомъ Отряда Особаго Назначенія для дѣйствія на рѣкахъ въ томъ же году старшимъ лейтенантомъ, нынѣ капитаномъ I ранга Н. Ю. ФОМИНЫМЪ.

Въ началѣ іюня 1918 года, когда чехами были изгнаны изъ Самары большевики, въ Самарѣ образовался комитетъ членовъ Учредительнаго Собранія въ качествѣ русской власти дружественной чехамъ, объявившій войну большевикамъ.

Всѣ офицеры, частью добровольно, а частью повинуясь мобилизаціи, вступили въ ряды войскъ КОМУЧА, и такимъ образомъ образовалась въ Поволжьи первая воинская сила, поставившая себѣ задачей освобожденіе Россіи отъ власти большевиковъ.

Офицеры флота, находившіеся въ Самарѣ въ числѣ трехъ мичмановъ ЕРШОВА, МЕЙРЕРА и СТЕПАНА ДМИТРІЕВА, съ первыхъ же дней поступили на службу въ Народную Армію и получили отъ высшаго командованія сначала весьма скромную задачу — оборону Самары со стороны рѣки. Однако, черезъ мѣсяцъ послѣ начала возстанія, когда возставшіе рѣшили перейти къ активнымъ дѣйствіямъ, значеніе рѣчного флота сразу же опредѣлилось какъ крайне важный факторъ въ борьбѣ, т. к. главнымъ операціоннымъ направленіемъ было намѣчено Ставрополь-Симбирскъ-Казань и дальше по теченію Волги.

Первый же городъ, завоеванный Народной Арміей, былъ взятъ путемъ высадки десанта съ рѣки послѣ уничтоженія рѣчного противника и обстрѣла берега съ боевыхъ кораблей.

Въ этой операціи съ нашей стороны участвовали 2 буксирныхъ парохода, вооруженныхъ сухопутными 3″ орудіями, а у противника былъ только одинъ катеръ, вооруженный нѣсколькими пулеметами.

Въ дальнѣйшемъ, операціи какъ въ сѣверномъ, такъ и южномъ направленіи развивались при неизмѣнномъ участіи рѣчного флота, причемъ количество кораблей непрерывно увеличивалось. Въ концѣ іюля, со взятіемъ Сызрани и Симбирска, личный составъ флота пополнился шестью кадровыми офицерами въ чинѣ отъ капитана 2 ранга до лейтенанта, послѣ чего былъ составленъ планъ вооруженія судовъ, каковой и былъ выполненъ несмотря на многія трудности въ двухнедѣльный срокъ.

Противникъ, учитывая всю опасность отсутствія у него боеспособнаго рѣчного флота, спѣшно приступилъ къ его созданію, имѣя для этого громадныя техническія средства и великолѣпно обученный личный составъ матросовъ, составлявшихъ, какъ извѣстно, самый надежный кадръ большевистскихъ силъ.

Уже въ началѣ августа подъ Казанью и Сызранью красные располагали нѣсколькими пароходами, вооруженными сухопутной и отчасти морской артиллеріей, а въ серединѣ августа мы уже имѣли противъ себя на рѣкѣ дальнобойныя, скорострѣльныя орудія, снятыя съ морскихъ судовъ, вдвое превышавшія дальность нашихъ орудій.

Наша Волжская флотилія была развернута въ три дивизіона, имѣвшихъ отъ 6-ти до 8-ми судовъ въ каждомъ. Суда были вооружены почти не имѣвшими горизонтальной наводки сухопутными 3″ и 42 мм. пушками и пулеметами, имѣя по одному орудію на кормѣ и одному на носу; кромѣ того были вооружены 2 плавучихъ батареи, имѣвшихъ по 2-6″ орудія Шнейдера съ крайне ограниченнымъ запасомъ снарядовъ.

Командирами судовъ назначались, по возможности, офицеры флота, а за недостаткомъ ихъ — сухопутные артиллерійскіе офицеры не имѣвшіе вначалѣ никакого представленія о стрѣльбѣ по движущимся цѣлямъ съ движущейся платформы. Команды комплектовались изъ охотниковъ-учащейся молодежи, младшихъ пѣхотныхъ офицеровъ, отчасти изъ сухопутныхъ артиллерійскихъ частей и вновь призываемыхъ новобранцевъ. Какъ съ людьми, такъ и съ боевымъ вооруженіемъ и снабженіемъ было много трудностей, ибо сухо-

путное командованіе, которому былъ подчиненъ флотъ, не отказывая ему въ значеніи какъ роду оружія, зачастую отказывало во всемъ, предпочитая имѣть пушки въ сухопутныхъ батареяхъ, неспособныхъ передвигаться за неимѣніемъ лошадей и упряжи, чѣмъ имѣть ихъ въ дѣйствіи на судахъ. Главную часть своего вооруженія флотъ пріобрѣталъ изъ трофеевъ, захватываемыхъ у непріятеля. Все же, благодаря высокому духу, проявленному молодыми командирами съ первыхъ же столкновеній съ непріятелемъ, и исключительному рвенію всего личнаго состава, флотъ, симпровизированный изъ самаго разнороднаго элемента, вскорѣ составлялъ совершенно сплоченную боевую единицу, способную выполнить любое боевое заданіе.

Наши корабли при встрѣчахъ съ кораблями противника не знали пораженій, хотя и несли иногда тяжелыя потери; не было ни одного случая неисполненія боевого приказа, дезертирство во флотѣ было крайне рѣдкимъ явленіемъ и даже когда, послѣ неудачной кампаніи, вся Народная Армія, за исключеніемъ добровольческихъ частей генерала КАППЕЛЯ, находилась въ состояніи полнаго разложенія, флотъ до самыхъ заморозковъ оставался въ полномъ порядкѣ, сохранивъ при отступленіи съ рѣкъ все свое боевое имущество.

Въ условіяхъ войны на рѣкахъ, когда оба противника находятся постоянно одинъ противъ другого въ узкомъ коридорѣ, бои между флотами происходили ежедневно; изъ наиболѣе же интересныхъ операцій надлежитъ отмѣтить: 1) — бой подъ Сенгилеемъ, предшествовавшій взятію Симбирска въ концѣ іюля 1918 года; 2) — походъ десантнаго отряда на пароходахъ изъ Симбирска до Казани и взятіе Казани десантомъ съ рѣки при участіи боевого флота въ началѣ августа; 3) — стремительное наступленіе на Вольскъ въ сентябрѣ, взятіе его флотомъ совмѣстно съ сухопутными отрядами, захватъ большого нефтяного каравана и автомобильной зенитной батареи и прорывъ съ этимъ караваномъ въ Самару мимо береговыхъ батарей у Балакова; 4) — удачная операція 3-го дивизіона флотиліи отъ Казани вверхъ по Камѣ, расчистившая путь отступленія арміи послѣ паденія Казани и создавшая соединеніе Народной Арміи съ возставшими Воткинцами и Ижевцами.

Необходимо указать, что на флотъ, съ его незначительнымъ кадровымъ составомъ руководителей, насчитывав-

шимъ даже послѣ Казани не болѣе полутора десятковъ офицеровъ флота, была въ теченіи всей кампаніи возложена задача по управленію всѣмъ транспортнымъ флотомъ, находившимся въ освобожденномъ раіонѣ и по выполненію всѣхъ воинскихъ перевозокъ какъ при наступленіи, такъ и при отступленіи арміи. Эта задача облегчалась вполнѣ лояльнымъ отношеніемъ старшихъ вольнонаемныхъ служащихъ пароходовъ, а также малочисленностью передвигавшихся воинскихъ отрядовъ, и въ общемъ была выполнена вполнѣ удовлетворительно, причемъ при отступленіи весь транспортный флотъ былъ сосредоточенъ въ г. Уфѣ, гдѣ и былъ поставленъ на зимовку.

Въ началѣ сентября, когда вслѣдствіе деморализаціи чеховъ, малочисленности добровольческихъ частей и полнаго развала мобилизованной Народной Арміи, основаннаго на вводимой Комучемъ въ войскахъ революціонной дисциплины, опредѣлился проигрышъ кампаніи и началось отступленіе арміи къ Уралу. Флотъ послѣ одновременнаго паденія Казани и Симбирска оказался разрѣзаннымъ на двѣ части. Первый и Третій дивизіоны, какъ бывшіе подъ Казанью, остались при частяхъ арміи, отступавшихъ отъ Казани на Уфу. Эти дивизіоны подъ общимъ командованіемъ контръ-адмирала Ю. К. СТАРКЪ покинули Казань въ моментъ оставленія ея арміей, выведя весь транспортный караванъ, причемъ Первый дивизіонъ прикрывалъ отступленіе и обезпечивалъ переправу арміи черезъ Каму у Лаишева, а третій дивизіонъ, имѣя при себѣ небольшой сухопутный отрядъ, былъ посланъ на Каму впередъ для уничтоженія мелкихъ бандъ красныхъ и ихъ флота на Камѣ и для соединенія съ возставшими Воткинцами и Ижевцами, что онъ и исполнилъ.

При дальнѣйшемъ отступленіи арміи по берегамъ Камы флотилія неизмѣнно была въ арьергардѣ, поддерживая связь между отрядами разноименныхъ береговъ и не допуская флотъ противника отрѣзать одинъ отрядъ отъ другого. Всѣ попытки флота противника проникнуть въ тылъ нашихъ частей всегда оканчивались неудачей благодаря стойкости нашихъ дивизіоновъ, имѣвшихъ уже къ тому времени недостатокъ въ топливѣ, при полномъ отсутствіи боевыхъ запасовъ у 42 мм и 6″ пушекъ. Въ концѣ концовъ, при сосредоточеніи арміи къ Уфѣ флотъ отступилъ на Бѣлую и съ наступленіемъ морозовъ прибылъ въ Уфу, гдѣ былъ поставленъ

на зимовку. Вся артиллерія и пулеметы, за исключеніемъ отбитыхъ у непріятеля морскихъ орудій, по требованію сухопутнаго начальства были переданы арміи, а личный составъ отправленъ въ тылъ въ распоряженіе Омскаго Морского Министерства.

Тѣ же задачи были возложены на 2-ой дивизіонъ оставшійся къ югу отъ Самары, и на вновь сформированный отрядъ судовъ, посланный къ Ставрополю для прикрытія Самары съ сѣвера, послѣ отступленія арміи отъ Симбирска и Казани и отступленія сѣвернаго отряда флота на Каму, оказавшейся открытой съ сѣвера со стороны Волги. Эти оба отряда вполнѣ успѣшно выполнили свои задачи, причемъ южный отрядъ флота (2-й дивизіонъ), обезпечилъ отступленіе совершенно разбитыхъ подъ Сызранью нашихъ частей черезъ Сызранскій мостъ, а сѣверный отрядъ удержалъ Ставрополь вплоть до дня паденія Самары, занятой, какъ извѣстно, обходомъ со стороны Николаевска*).

За сутки до паденія Самары корабли были сосредоточены къ городу и разоружены. Тяжелая артиллерія была передана по приказу въ оборону города и досталась большевикамъ, а прочее вооруженіе было вывезено въ тылъ, гдѣ было передано войскамъ генерала КАППЕЛЯ, которому въ значительной части былъ переданъ личный составъ, назначенный въ свое время на флотилію изъ арміи. Остальная часть личнаго состава, главнымъ образомъ чины Морского Вѣдомства, были отправлены въ тылъ въ распоряженіе Омскаго Правительства.

ЧАСТЬ II.

По прибытіи осенью 1918 года въ Сибирь, части Волжской флотиліи поступили въ распоряженіе Военнаго и Морского министра Омскаго Правительства, каковымъ только-что былъ назначенъ вице-адмиралъ КОЛЧАКЪ.

Морскому Министерству были поставлены слѣдующія задачи: 1) — Привести въ порядокъ части флота, оказавшія-

*) Какъ характерную особенность надо указать то, что ни одинъ изъ нашихъ городовъ не былъ взятъ ни атакой съ рѣки, ни даже при участіи непріятельскаго флота въ артиллерійскомъ обстрѣлѣ, главные же наши удачныя операціи, какъ напр. молніеносное взятіе Казани, были выполнены исключительно десантомъ съ рѣки.

ся на территоріи, подвѣдомственной Омскому Правительству, т. е. Сибирскую и Амурскую флотиліи. 2) — Установить связь съ другими морями. 3) — Подготовить кадры надежныхъ людей и матерьяльную часть въ предвѣденіи необходимости вооруженія рѣчной флотиліи въ кампанію слѣдующаго года. 4) — Подготовить бригаду морской пѣхоты, которая могла бы дѣйствовать на сухопутномъ фронтѣ совмѣстно съ рѣчной флотиліей и которая, въ случаѣ побѣды надъ большевиками, должна была явиться въ рукахъ морского начальства надежной частью для охраны кораблей и имущества въ портахъ, занимаемыхъ у красныхъ, а впослѣдствіе — развернуться или въ команды флота или въ части морской пѣхоты на корабляхъ, по примѣру иностранныхъ флотовъ. 5) — Подготовить экспедицію для проводки каравана судовъ съ военными грузами сѣвернымъ морскимъ путемъ къ устьямъ Оби и Енисея.

Въ соотвѣтствіи съ этими задачами дѣятельность Морского Министерства выразилась въ слѣдующемъ: 1) — Во Владивостокѣ была сформирована Сибирская флотилія въ составѣ нѣсколькихъ миноносцевъ и транспортовъ, тамъ же производилось формированіе командъ для Амурской флотиліи, которая была захвачена японцами еще лѣтомъ 1918 г. и возвращеніе которой по ихъ увѣреніямъ можно было ожидать вскорѣ; общее командованіе Морскими силами Дальняго Востока было поручено контръ-адмиралу С. И. ТИМИРЕВУ, а впослѣдствіе, весной 1919 года, его смѣнилъ контръ-адмиралъ М. І. ФЕДОРОВИЧЪ. 2) — Въ Красноярскѣ бригада морскихъ стрѣлковъ подъ начальствомъ контръ-адмирала Ю. К. СТАРКЪ. Бригада должна была имѣть шесть отдѣльныхъ батальоновъ пѣхоты четырехротнаго состава, причемъ четвертыя роты каждаго батальона къ веснѣ должны были быть выдѣлены въ команды рѣчной флотиліи и соотвѣтственно этому обучены. Бригадѣ были переданы всѣ воинскіе чины Волжской флотиліи въ числѣ около 200. 3) — Въ Томскѣ машинно-моторная школа, давшая около 200 учениковъ машинистовъ и мотористовъ на флотилію. 4) — Во Владивостокѣ была открыта радіошкола, сформирована морская учебная команда и поддерживалось существованіе Морского Училища, сформированнаго еще при Керенскомъ. 5) — Подготовка матерьяльной части рѣчной флотиліи — составленіе плана ея вооруженія и организаціи было возложено непосред-

ственно на Морское Министерство, большая часть чиновъ котораго съ наступленіемъ весны должна была перейти на боевую флотилію. 6) — Подготовка Сѣвернаго Морского Пути производилась при Морскомъ Министерствѣ группой морскихъ гидрографовъ во главѣ съ полковникомъ КОТЕЛЬНИКОМЪ.

Было бы невозможно, не имѣя въ рукахъ историческаго матерьяла, описать подробно дѣятельность всѣхъ этихъ частей, разбросанныхъ по пространству всей Сибири, поэтому я упомяну вкратцѣ о большинствѣ ихъ, остановившись нѣсколько подробнѣе на описаніи дѣятельности важнѣйшихъ частей, каковыми явились Камская Боевая Флотилія и Бригада Морскихъ Стрѣлковъ.

Морскія силы Дальняго Востока въ теченіи 1918 и 1919 годовъ развертывались болѣе или менѣе въ условіяхъ мирнаго времени, т. к. районъ Владивостока, прочно занятый лояльными по отношенію къ Омскому Правительству иностранными войсками, можно было считать безопаснымъ отъ проникновенія красныхъ. Поэтому въ директивы, данныя Сибирской флотиліи, входили частью задачи чисто мирнаго характера, какъ-то: охрана промысловъ, связь по побережью Тихаго Океана, обслуживаніе маяковъ и т. п. Вмѣстѣ съ тѣмъ для морскихъ частей, дѣйствовавшихъ на фронтѣ въ Сибири, Владивостокскій портъ имѣлъ значеніе далекаго тыла, гдѣ производился ремонтъ и отправка предметовъ вооруженія и снабженія, дѣлались новыя заготовки и получались и переправлялись предметы, приходившіе изъ заграницы.

Помимо всѣхъ этихъ задачъ, выполняемыхъ Владивостокомъ, вполнѣ успѣшно Сибирской флотиліей предпринимались, совмѣстно съ сухопутными частями, неоднократныя экспедиціи для ликвидированія бандъ красныхъ, кои обыкновенно держались въ недосягаемыхъ трущебахъ въ глубинѣ материка и изрѣдко, съ цѣлью грабежа, выходили къ поселкамъ, расположеннымъ на побережьѣ. Комплектованіе Морскихъ Силъ Дальняго Востока производилось мѣстными средствами путемъ привлеченія добровольцевъ. Въ результатѣ, къ концу 1919 года, въ дѣйствіи находилось 6 миноносцевъ стараго типа и около 8 транспортовъ, силы вполнѣ достаточныя для текущей работы на Дальнемъ Востокѣ, но, конечно, не имѣющія никакого военнаго значенія въ смыслѣ отраженія внѣшней опасности.

Команды флотилій были, въ общемъ, достаточно дисциплинированы, что показало усмиреніе бунта Гайды въ ноябрѣ 1919 года, когда флотъ не только не участвовалъ въ бунтѣ ни однимъ кораблемъ, но принималъ главное участіе въ его усмиреніи. Амурская флотилія такъ и не была передана намъ японцами, поэтому команда Амурской флотиліи, во главѣ съ капитаномъ 2-го ранга БЕЗУАРЪ, составила на 4-хъ вооруженныхъ транспортахъ отрядъ особаго назначенія, который былъ лучшей частью въ составѣ Сибирской флотиліи.

Переворотъ 31-го января 1920 года положилъ конецъ существованію морскихъ силъ Дальняго Востока. Большая часть морскихъ командъ подверглась при этомъ разложенію заодно съ сухопутными частями. Морское Училище и часть офицеровъ во главѣ съ капитаномъ I ганга М. А. КИТИЦЫНЫМЪ и съ контръ-адмираломъ БЕРЕНСЪ покинули Владивостокъ, захвативъ транспортъ „Орелъ". Команда Амурской флотиліи, находившаяся къ тому моменту въ отрядѣ атамана Калмыкова въ Хабаровскѣ, совершила въ составѣ этого отряда тяжелый переходъ къ Китайской границѣ, гдѣ была разоружена китайскими властями и передана въ большей части большевикамъ, и лишь немногимъ изъ нея удалось добраться до Харбина.

БРИГАДА МОРСКИХЪ СТРѢЛКОВЪ

Въ декабрѣ 1918 года было приступлено къ формированію въ Красноярскѣ бригады Морскихъ Стрѣлковъ, которая намѣчалась въ составѣ 6.000 человѣкъ. Формированіе встрѣтило однако совершенно неодолимыя препятствія. Морское Вѣдомство располагало только 200 человѣкъ, оставшимися отъ прежней Волжской флотиліи. Большинство этихъ людей было вскорѣ послѣ прибытія въ Красноярскъ, по требованію мѣстныхъ властей, выдѣлено въ особый боевой отрядъ, который дѣйствовалъ до конца февраля на внутреннемъ фронтѣ подъ Красноярскомъ, понеся при этомъ значительныя потери и почти никакого участія въ формированіи бригады не принималъ. Вмѣсто 6.000 обученныхъ новобранцевъ, какъ то было обѣщано Военнымъ Вѣдомствомъ, было дано 1.500 совершенно необученныхъ и неодѣтыхъ людей. Во всемъ, начиная отъ обмундированія и кончая винтовками, былъ постоянный отказъ. Въ результатѣ къ веснѣ 1919 г. былъ сфор-

мированъ только одинъ батальонъ въ 1.000 человѣкъ и 400 человѣкъ вмѣсто 1500 для боевой флотиліи. Этотъ I-й батальонъ, включившій въ себя часть кадра бывшей Волжской флотиліи, представлялъ собой, несмотря на всѣ трудности обученія и формированія, прекрасную боевую часть и могъ бы при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ съ флотиліей принести большую пользу, но будучи выдвинутъ въ началѣ апрѣля на фронтъ онъ, распоряженіемъ сухопутнаго начальства, былъ разбитъ на двѣ части, причемъ три роты оказались въ Западной арміи, а одна рота въ Сибирской арміи. Ни этотъ батальонъ, ни въ послѣдующемъ вся бригада морскихъ стрѣлковъ, несмотря на настояніе морского начальства, никогда не возвратились къ флотиліи, дѣйствуя все время въ отдаленныхъ отъ береговъ районахъ, между тѣмъ какъ организація этой части предусматривала, что большая часть обоза должна была размѣщаться на баржахъ и пароходахъ. Недостатокъ конскаго обоза въ частяхъ бригады отражался чувствительно на ихъ боеспособности въ первый періодъ кампаніи. Въ апрѣлѣ и маѣ въ Перми и Уфѣ, при содѣйствіи фронтового начальства, были сформированы 2-ой, 3-ій и 4-ый батальоны бригады, которые также вначалѣ дѣйствовали внѣ связи со штабомъ бригады въ двухъ различныхъ арміяхъ и только послѣ отступленія отъ Перми, въ концѣ іюня 1919 года, бригада въ совершенно потрепанномъ состояніи была сведена и получила самостоятельный участокъ фронта въ составѣ сѣверной группы Сибирской арміи. Въ теченіе іюля и августа бригада, находясь въ арьергардѣ и прикрывая отступленіе группы, вела непрерывные тяжелые арьергардные бои и потерявъ весь свой боевой составъ была отведена къ серединѣ сентября въ Новониколаевскъ на пополненіе и переформированіе въ дивизію нормальнаго сухопутнаго состава. Передъ самымъ паденіемъ Омска дивизія, не успѣвъ окончить обученіе новыхъ пополненій, вновь выступила на фронтъ къ моменту, когда вся Сибирская армія предприняла свой великій отходъ отъ Омска на Читу. Дивизія все время, пока армія не оторвалась отъ противника, была въ арьергардѣ и понесла настолько большія потери, что при подходѣ къ Байкалу весь составъ дивизіи, около 300 человѣкъ, былъ включенъ въ другую часть, послѣ чего дивизія перестала существовать.

БОЕВАЯ ФЛОТИЛІЯ НА КАМѢ

Ноябрь и декабрь 1918 года были использованы Морскимъ Министерствомъ на усиленную подготовку матерьяльной части для будущей флотиліи и на разработку плановъ ея вооруженія и организаціи. Работа по двумъ послѣднимъ частямъ была закончена къ январю, но уже въ концѣ декабря нашими войсками была взята Пермь, гдѣ было захвачено большое количество пароходовъ, годныхъ для вооруженія; развѣдка же наша доносила, что красными на Сормовскихъ заводахъ въ Нижнемъ-Новгородѣ спѣшно вооружается громадная флотилія, причемъ на судахъ устанавливаются 4″ и 120 мм. пушки, снятыя съ морскихъ судовъ въ Кронштадтѣ. Ввиду крайней опасности, которую представляла для нашей арміи такая флотилія противника съ вскрытіемъ рѣкъ, Морскимъ Министерствомъ были употреблены крайнія усилія для полученія необходимой матерьяльной части. Въ поискахъ орудій приходилось преодолѣвать самыя неожиданныя препятствія и соединять для полученія боеспособнаго орудія вещи, разбросанныя въ Перми, Красноярскѣ, Омскѣ и Владивостокѣ, частью заказывая ихъ заграницей. Такъ, напримѣръ, во Владивостокѣ нашлись 75 мм морскія орудія, снаряды къ которымъ оказались въ Перми. На Мотовилихскомъ заводѣ найдены были готовыя тѣла 3″ полевыхъ орудій, имѣвшихъ въ арміи неограниченный боевой запасъ, для нихъ были немедленно спроектированы и построены въ Перми же морскія установки. 120 мм. орудія имѣлись въ большомъ количествѣ въ Красноярскѣ, неснаряженные снаряды къ нимъ нашлись въ Перми, толъ для снарядовъ былъ привезенъ изъ Владивостока, а взрыватели подобраны отъ другого калибра. Ввиду присутствія у противника орудій съ дальностью въ 12-14 верстъ, найденныя въ Перми двѣ 6″ пушки Канэ были перевернуты компрессорами вверхъ, чѣмъ была достигнута дальность въ 15 съ половиной верстъ. Къ имѣвшимся 4-мъ аэропланнымъ моторамъ были построены лодки и получился прекрасный гидроотрядъ. Два привязныхъ аэростата были приспособлены къ дѣйствію съ воды. Самыя суда оставлены были большевиками въ плачевномъ состояніи какъ въ отношеніи корпусовъ, такъ и машинъ. Недостатокъ нефти ставилъ въ тупикъ волгарей, не находившихъ возможности плавать при

дровяномъ отопленіи на судахъ, приспособленныхъ для нефти. Дровъ большевиками заготовлено не было.

Тѣмъ не менѣе со вскрытіемъ рѣки въ апрѣлѣ часть флотиліи немедленно вышла въ боевую линію, сь перваго же соприкосновенія парализовавъ флотилію противника. А 24-го мая флотилія, пополненная новыми судами, въ рѣшительномъ бою нанесла противнику тяжелое поряженіе. Два самыхъ сильныхъ его корабля были нами захвачены въ плѣнъ, причемъ одинъ, будучи сильно поврежденъ, затонулъ на мѣстѣ боя, а другой былъ приведенъ нами въ Пермь. Въ этомъ бою флотилія подъ временнымъ командованіемъ капитана I ранга П. П. ФЕОДОСЬЕВА проявила исключительную доблесть. Наши корабли, вооруженные только 3″ артиллеріей съ дальностью 7 верстъ, были принуждены сближаться съ противникомъ безъ выстрѣла подъ ураганнымъ огнемъ, открытымъ съ дистанціи 12 верстъ. Порывъ былъ такъ великъ, что при преслѣдованіи противника наши корабли сблизились съ нимъ до дистанціи пулеметнаго огня. Этотъ бой оказалъ рѣшительное вліяніе на противника, который въ теченіе всей дальнѣйшей кампаніи не смѣлъ больше ни разу приходить на видъ нашей флотиліи, предоставляя намъ какъ угодно поддерживать флангъ нашей арміи, выходившій къ рѣкѣ, и не безпокоилъ наши части за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда по обстановкѣ на фронтѣ наши суда никакъ не могли оказаться въ районѣ его дѣйствій.

Къ сожалѣнію, моментъ блестящаго успѣха флота совпалъ съ моментомъ начала полнаго разгрома нашей Западной арміи, что повлекло за собой отступленіе и послѣдующее пораженіе сосѣдней Сибирской арміи.

Флотилія, находясь на стыкѣ Сибирской и Западной армій, была принуждена отступать, чтобы не быть отрѣзанной отъ своей базы, причемъ корабли все время находились въ арьергардѣ на уровнѣ передовыхъ стрѣлковыхъ цѣпей, парализуя дѣятельность непріятельской артиллеріи огнемъ своихъ дальнобойныхъ тяжелыхъ орудій (къ 1-му іюня на судахъ уже были установлены 6″ и 120 мм. орудія, и сила флотиліи возростала съ каждымъ днемъ). Въ послѣднее время противникъ, наученный огнемъ нашихъ плавучихъ батерей, управляемыхъ съ гидроаэроплановъ и аэростатовъ, избѣгалъ имѣть артиллерію въ прибрежныхъ участкахъ, и въ этихъ районахъ намъ были обезпечены какія угодно десант-

ныя операціи въ тылъ противнику. Къ сожалѣнію, или по недостатку резервовъ или по другимъ причинамъ, десантныя операціи, такъ часто и успѣшно примѣнявшіяся въ 1918 году, въ 1919 году имѣли мѣсто только одинъ разъ, и то въ крайне неудачный моментъ съ никуда не годными силами, когда въ десантную операцію былъ посланъ ударный корпусъ, имѣвшій около 3.000 штыковъ, никогда не бывшихъ въ бояхъ людей, артиллерію безъ полевого провода и т. д. Необходимо добавить, что правобережныя части Сибирской арміи не связывались съ лѣвобережными частями Западной арміи, зачастую даже не зная, какая часть находится на другомъ берегу. Никакой опредѣленной группы для дѣйствія совмѣстно съ флотиліей выдѣлено не было, никакого плана для дѣйствія въ крайне важномъ направленіи, ведшимъ въ сердце Россіи вдоль Камы къ Волгѣ, не преслѣдовалось. Западная армія стремилась по дорогѣ отъ Уфы на Самару, а Сибирская главное свое направленіе выбрала отъ Перми на Вятку. Вся дѣятельность флотиліи свелась поэтому къ тремъ задачамъ:

1) — Недопущеніе приближенія флотиліи противника на видъ нашихъ частей, что было достигнуто послѣ боя 24 мая. 2) — Поддержка артиллерійскимъ огнемъ нашихъ фланговъ, что исполнялось неуклонно, но было затруднено тѣмъ, что почти ежедневно на берегу мѣнялись части, работа же съ флотомъ требуетъ взаимной привычки и установленія хорошей связи. 3) — Обезпеченіе переправы арміи черезъ Каму, что было выполнено безъ всякихъ затрудненій въ указанныхъ мѣстахъ и въ назначенные сроки. Помимо этого на штабѣ флотиліи лежала обязанность по перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ и по завѣдыванію всѣмъ транспортнымъ флотомъ. Послѣ обычной передѣлки нефтяныхъ пароходовъ на дровянные, продѣланной частью зимой, а частью въ первый мѣсяцъ послѣ открытія навигаціи, въ этомъ вопросѣ также не было никакихъ затрудненій. Къ сожалѣнію несвязанность фланговъ нашихъ армій ставила флотилію иногда въ очень затруднительное положеніе. Такъ, напримѣръ, бой 24 мая велся флотиліей, въ то время какъ красная армія по лѣвому берегу Камы находилась въ 70 верстахъ въ тылу флотиліи, мимо устья Бѣлой флотиліи со всѣмъ транспортнымъ караваномъ пришлось прорываться подъ огнемъ; внезапное оставленіе нашими войсками Сарапула заставило 10 нашихъ

кораблей съ командующимъ флотиліей контръ-адмираломъ М. И. СМИРНОВЫМЪ ночевать въ 35 верстахъ въ тылу всей арміи красныхъ и на утро прорываться мимо Сарапула, гдѣ красными были за ночь поставлены 4 четырехорудійныхъ батареи. При этомъ прорывѣ мы потеряли одинъ корабль.

Въ концѣ іюня Пермь угрожаемую съ суши со стороны Кунгура вслѣдствіе полной деморализаціи корпуса генерала Вержбицкаго, было рѣшено оставить. Съ переходомъ всей арміи на лѣвый берегъ Камы флотилія лишилась своей водной территоріи, почему, закончивъ переправу арміи, корабли, транспортные и боевые, были сведены въ устье Чусовой къ мѣстечку Левшино, и въ одни сутки было произведено разоруженіе и отправка эшалоновъ съ людьми, всѣми пушками и боевыми запасами на востокъ въ Тюмень. Къ сожалѣнію, отъ неизвѣстной причины, на другой день послѣ оставленія частями флотиліи Левшина, выпущенный изъ берегового бака въ рѣку керосинъ загорѣлся и поджогъ весь караванъ, причемъ сгорѣло около 60-ти пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ.

Въ заключеніе описанія дѣятельности боевой флотиліи на Камѣ необходимо сказать нѣсколько словъ о личномъ ея составѣ, къ несчастью въ большей своей части погибшему въ бояхъ на сухопутномъ фронтѣ и при отступленіи отъ Омска. Офицерскій составъ флотиліи не оставлялъ желать ничего лучшаго; это были или кадровые офицеры дореволюціоннаго флота, по собственному желанію служившіе родному дѣлу, или бывшіе на Волжской флотиліи сухопутные офицеры, за двѣ кампаніи совершенно сроднившіеся съ флотиліей.

Нужно сказать, что со времени кампаніи 1918 года прибавилось много офицеровъ флота, частью находившихся въ Сибири и во Владивостокѣ, частью прибывшихъ изъ заграницы.

Команда флотиліи комплектовалась частью изъ прежняго кадра Волжской флотиліи, частью изъ бригады морскихъ стрѣлковъ, частью изъ мобилизованныхъ въ прифронтовомъ районѣ. При наличіи большого числа отличныхъ сплоченныхъ офицеровъ команда, несмотря на свой смѣшанный составъ, очень быстро пріобрѣла великолѣпныя воинскія качества. Несмотря на полное отступленіе арміи и страшное дезертирство въ ней, во флотиліи дезертирство отсутствовало

и никакого признака разложенія не наблюдалось. При эвакуаціи съ Камы флотилія имѣла около 3.000 матросовъ и свыше 100 офицеровъ.

По прибытіи въ Тюмень сначала предполагалось весь составъ флотиліи съ легкой артиллеріей отправить въ Уральскую область для помощи уральскимъ казакамъ и для захвата Астрахани, чтобы дать въ распоряженіе генерала Деникина прекрасный составъ для вооруженія Волжской флотиліи, т. к. въ Омскѣ не было свѣдѣній, въ какой степени таковая была у Южной арміи. Но вскорѣ, вслѣдствіе общаго катастрофическаго положенія на фронтѣ, этотъ проэктъ былъ оставленъ, а сформированный для движенія на югъ отрядъ Особаго Назначенія, включавшій въ себя весь личный составъ флотиліи, былъ передвинутъ въ Омскъ. Въ Омскѣ отрядъ былъ расформированъ, часть людей, главнымъ образомъ артиллеристы, были переданы въ армію, часть выдѣлена въ составъ вновь созданной Обь-Иртышской флотиліи, а главное ядро въ числѣ 1500 человѣкъ при 70 офицерахъ, подъ командой доблестнаго капитана 2 ранга П. В. ТИХМЕНЕВА, пошло на созданіе Морского Учебнаго батальона. Въ началѣ сентября учебный батальонъ былъ высланъ на фронтъ и съ этого момента вплоть до полнаго истребленія непрерывно находился въ бояхъ, будучи назначаемъ на самые отвѣтственные участки фронта и заслуживъ въ арміи названіе „безсмертнаго". Въ одномъ изъ первыхъ штыковыхъ боевъ 12 сентября палъ геройской смертью командиръ батальона капитанъ 2 ранга ТИХМЕНЕВЪ, одинъ изъ ротныхъ командировъ лейтенантъ И. М. ДЕ КАМПО СЦИПІОНЪ и 12 офицеровъ. Въ этомъ бою батальонъ потерялъ убитыми и ранеными 2/3 своего состава, но удержалъ позицію.

Въ концѣ октября, когда въ батальонѣ осталось нѣсколько десятковъ человѣкъ, онъ былъ оттянутъ въ Омскъ, пополненъ офицерами изъ Морского Министерства и новобранцами, переформированъ въ двухбатальонный полкъ и посланъ въ тылъ на обученіе и обмундированіе. Дальнѣйшая судьба Морского полка въ точности неизвѣстна. Есть свѣдѣнія, что новый командиръ и его помощникъ, полковники сухопутнаго Генеральнаго Штаба Песоцкій и Коллеговъ, передались краснымъ, послѣ чего часть людей разошлась, а остальные, во главѣ со старшимъ лейтенантомъ Д. Н. ФЕДО-

ТОВЫМЪ пошли на востокъ, но до Читы не дошелъ ни одинъ человѣкъ.

Обь-Иртышкая флотилія, послѣ блестящей дѣятельности подъ Тобольскомъ и на Иртышѣ, съ наступленіемъ холодовъ стянулась къ Томску, гдѣ послѣ катастрофы на фронтѣ всѣ оказались отрѣзанными отъ тыла и попали въ руки красныхъ. Тамъ погибъ доблестный Командующиій флотиліей капитанъ I ранга П. П. ФЕОДОСЬЕВЪ и около 20 офицеровъ флота.

Вообще же изъ офицеровъ, бывшихъ на Камской флотиліи, лишь немногіе, въ силу случайно счастливо сложившихся обстоятельствъ, избѣгли общей участи.

Изъ другихъ, менѣе значительныхъ дѣлъ, выполненныхъ Морскимъ Министерствомъ, слѣдуетъ отмѣтить:

1) — Приводъ каравана судовъ Сѣвернымъ морскимъ путемъ въ устье Оби, при чемъ было доставлено значительное количество боевыхъ припасовъ и вооруженія. 2) — Установленіе связи между всѣми морями и отдѣльными антибольшевистскими правительствами.

Послѣ крушенія Омска дѣятельность Морского Министерства фактически прекратилась, и пребываніе его въ Иркутскѣ ознаменовалось лишь участіемъ Министерства въ цѣломъ въ вооруженномъ сопротивленіи возстанію эс-эровъ въ Иркутскѣ, каковое дѣло окончилось, какъ извѣстно, неудачей для Правительства, при чемъ чинамъ Министерства, съ управляющимъ контръ-адмираломъ СМИРНОВЫМЪ во главѣ, пришлось съ винтовками въ рукахъ отступать изъ Иркутска пѣшкомъ до станціи Михалево Забайкальской желѣзной дороги.

Такимъ образомъ, 4-го января 1920 года закончилась дѣятельность Морского Министерства Омскаго Правительства.

г. Харбинъ

—<>—

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ ДѢЙСТВІЙ ФЛОТА ПРИ ЭВАКУАЦІИ КРЫМА ВЪ НОЯБРѢ 1920 г.

[Продолженіе]

7-го декабря вышелъ приказъ Командующаго Русской Эскадрой № 147 о переходѣ Эскадры въ Бизерту.

1.

Французское Командованіе предложило мнѣ въ наикратчайшій срокъ перевести Русскую Эскадру въ Бизерту. Весь личный составъ знаетъ какого напряженія силъ потребуетъ отъ насъ предстоящій переходъ въ 1200 миль. Я увѣренъ, что несмотря на плохое состояніе матеріальной части нашей Эскадры, мы выполнимъ поставленную намъ задачу. Для удобства перехода Эскадра раздѣлена на 4 группы. Ниже показаны мѣста встрѣчъ группъ.

Я требую строгаго выполненія намѣченной программы плаванія и отклоненіе отъ нея можетъ быть только съ моего разрѣшенія. Эта программа извѣстна Французскому Командованію, которое, въ цѣляхъ содѣйствія переходу Эскадры, посылаетъ съ ней свои суда. Командиры должны помнить, что наше политическое положеніе не обезпечиваетъ за нами правъ, предусмотренныхъ международными законами: на переходѣ возможны на этой почвѣ недоразумѣнія и всякое судно, уклонившееся отъ моего плана безъ моего разрѣшенія, можетъ оказаться въ условіяхъ, не позволяющихъ ему продолжать плаваніе (отказъ въ углѣ, водѣ, въ сообщеніи съ берегомъ и т. д.).

Какъ видно изъ вышеизложеннаго, всѣ намѣченные пункты будутъ посѣщены одновременно съ нами французскими военными судами. Приказываю всѣ переговоры съ береговыми властями въ этихъ пунктахъ вести обязательно черезъ командировъ французскихъ судовъ. Въ случаѣ отсутствія этихъ судовъ обращаться къ французскимъ представителямъ на бе-

регу за посредничествомъ, объясняя имъ значеніе поднятаго на форъ-стенгѣ всѣхъ нашихъ судовъ Французскаго флага. Отдача Главнокомандующимъ генераломъ Врангелемъ русскаго флота подъ покровительство союзника — Франціи. Приказъ Главнокомандующаго № 2193 отъ 30 окт. (13 ноября).

2.

Порядокъ похода Русской Эскадры съ рейда Мода въ Бизерту:

1. 1-я группа судовъ (Эскадренный ходъ 6-7 узловъ), въ составѣ лин. кор. „Генералъ Алексѣевъ", транспортъ-мастерская „Кронштадтъ", транспортъ-угольщикъ „Далландъ", подъ командой командира лин. кор. „Ген. Алексѣевъ" 8-го декабря въ 9 час. выходитъ съ рейда Мода и слѣдуетъ въ бухту Наваринъ съ расчетомъ пройти Дарданеллы утромъ 9-го декабря. По прибытіи въ бухту Наваринъ лин. кор. „Ген. Алексѣевъ" принимаетъ уголь и воду съ транспорта „Далландъ" и даетъ мазутъ миноносцамъ (по 100 тоннъ каждому) „Пылкій", „Безпокойный" и „Дерзкій", которые къ этому времени должны быть тамъ. По выполненіи этого лин. кор. „Ген. Алексѣевъ" слѣдуетъ въ Бизерту. Приблизительно въ раіонѣ Мальты, „Алексѣева" будетъ ожидать французскій крейсеръ „Эдгаръ-Кинэ", который и будетъ его сопровождать въ Бизерту. Транспорты „Кронштадтъ" и „Далландъ" слѣдуютъ соединенно въ бухту Аргостоли на о-вѣ Кефалонія на рандеву съ 2-й и 3-й группами Эскадры.

2. 2-я группа судовъ (эскадренный ходъ 4-5 узловъ) въ составѣ крейсера „Алмазъ" (флагъ контръ-адмирала Остелецкаго), 1-го дивизіона судовъ: вооруж. ледокола „Гайдамакъ" (старшій командиръ), „Илья Муромецъ", „Джигитъ", „Всадникъ", буксиръ „Голландъ" и на буксирѣ у нихъ соотвѣтственно эск. мин. „Капитанъ Сакенъ", „Гнѣвный", „Зоркій", „Звонкій" и „Жаркій". 2-го дивизіона судовъ: транспортъ-база „Добыча" (брейдъ-вымпелъ Нач. дивизіона подв. лодокъ), подводныя лодки „АГ-22", „Буревѣстникъ", „Тюлень", „Утка", буксиры „Черноморъ" и „Китобой". 3-го дивизіона судовъ: пос. судно „Якутъ" (старшій изъ командировъ), пос. суд. „Грозный" и „Стражъ", имѣя на буксирѣ учеб. суд. „Свобода" и лоцмейстерское судно „Казбекъ" — 9-го декабря въ 10 час. выходятъ съ рейда Мода и слѣдуютъ

въ бухту Каламаки (у входа въ Коринфскій каналъ). По прибытіи въ бухту Каламаки 2-я группа судовъ принимаетъ лоцмана, проходитъ Коринфскій каналъ и слѣдуетъ въ бухту Аргостоли. Буксиръ „Черноморъ" служитъ для проводки крейсера „Алмазъ" Коринфскимъ каналомъ.

3. 3-я группа судовъ (эскадренный ходъ 8-9 узловъ) въ составе крейс. „Ген. Корниловъ" (мой флагъ) и парохода „Константинъ" 10-го декабря въ 17 час. выходитъ съ рейда Мода и слѣдуетъ въ бухту Каламаки, откуда крейсеръ „Ген. Корниловъ" и п/х. „Константинъ" идутъ кругомъ мыса Матапанъ въ Наваринскую бухту, а затѣмъ первый въ Аргостоли, а п/х. „Константинъ" самостоятельно въ Бизерту, идя съ расчетомъ быть позади миноносцевъ 4-й группы, чтобы въ случаѣ надобности имъ помочь и, придя въ Бизерту, подчиняется контръ-адмиралу Беренсъ.

4. 4-я группа судовъ (эскадренный ходъ 11-12 узловъ) въ составѣ эск. мин. „Безпокойный" (флагъ контръ-адмирала Беренсъ), „Пылкій", и „Дерзкій" — 10-го декабря въ 17 час. выходятъ съ рейда Мода, слѣдуютъ совмѣстно съ 3-й группой въ Мраморное море, а по полученіи соотвѣтствующаго приказанія, отдѣляется и идетъ въ Наваринскую бухту, огибая мысъ Матапанъ. По прибытіи туда принимаетъ мазутъ (по 100 тоннъ каждый) съ лин. кор. „Ген. Алексѣевъ" и воду съ трансп. „Далландъ" и самостоятельно слѣдуетъ въ Бизерту.

5. Распоряженія о выходѣ въ Бизерту судамъ, которыя прибудутъ на рандеву въ бухту Аргостоли (2-я и 3-я группы судовъ и транс. „Далландъ" и „Кронштадтъ" (будутъ даны мною лично по прибытіи въ эту бухту.

6. Передъ проходомъ судовъ 2-й группы черезъ Коринфскій каналъ, французскій крейсеръ „Эдгаръ-Кинэ" придетъ туда и наладитъ совмѣстно со мною или контръ-адмираломъ Остелецкимъ всѣ формальности съ греческими властями по проводу нашихъ судовъ черезъ каналъ, послѣ чего крейсеръ пойдетъ въ Аргостоли, а затѣмъ въ направленіи о-ва Мальта для встрѣчи съ лин. кор. „Ген. Алексѣевъ". Французская кан. лодка „Тарюхъ" пойдетъ изъ бухты Мода совмѣстно съ 4-й группой и будетъ ее конвоировать до Наваринской бухты, гдѣ отдѣляется отъ нея и идетъ въ Аргостоли. Французская кан. лодка „Баръ-Ле-Дюкъ" пойдетъ изъ бухты Мода совмѣстно со 2-й группой и вмѣстѣ съ ней, пройдя черезъ Ко-

ринфскій каналъ, пойдетъ съ отрядомъ въ Аргостоли. Французскіе миноносцы „Марокэнъ" и „Арабъ" выйдутъ навстрѣчу нашимъ судамъ изъ Бизерты.

7. Если выходъ первой группы судовъ будетъ отложенъ на сутки (на двое), то соотвѣтственно переносится моментъ выхода 2-й, 3-ей и 4-й группъ ровно на сутки (на двое).

3.

Приложеніе: Таблица моментовъ предполагаемаго выхода, прихода и рандеву.

4.

Въ случаяхъ аваріи отдѣльныхъ кораблей и разлученія изъ за свѣжей погоды со своими группами, для удобства ихъ розыска, приказываю,

1. Всѣмъ группамъ слѣдовать точно придерживаясь общихъ путей, а именно: а) — въ Мраморномъ морѣ оставить о-въ Мармара, по выходѣ изъ Дарданеллъ оставить о-въ Раббитъ слѣва въ 4-5 миляхъ и слѣдовать прямымъ курсомъ въ проливъ Доро, идти этимъ проливомъ и проливомъ Зея, откуда судамъ, идущимъ въ Коринфскій каналъ, слѣдовать въ бухту Каламаки, оставляя слѣва о-въ Эгина, а идущимъ въ Наваринъ, оставивъ справа о-въ Св. Георгія и Бело-Пуло, идти между мысомъ Малеа и о-вомъ Китера, затѣмъ огибая мысъ Матапанъ и о-ва Скица и Сапіенца, идти въ Наваринскую бухту. б) — на пути Наваринъ — портъ Аргостоли оставлять о-въ Занте къ западу.

2. Въ случаѣ разлученія на пути стараться подойти къ одному изъ нижеуказанныхъ пунктовъ, на которые будетъ обращено особое вниманіе при розыскѣ: въ Дарданеллахъ — Чанакъ, пройдя каналъ Доро — въ бухтѣ Користосъ.

3. О вынужденномъ уклоненіи съ назначеннаго пути, отставшимъ кораблямъ доносить по радіо своему Начальнику группы и Командующему Эскадрой.

5.

Подробное установленіе походныхъ строевъ въ группахъ и порядокъ мѣстъ въ строю предоставлено на усмотрѣніи Начальниковъ группъ. Принять, какъ основное правило: во всѣхъ случаяхъ, когда число судовъ въ группахъ не слишкомъ велико, назначать строй одной кильватерной колонны. Для 2-й группы строй одной кильватерной колонны можетъ

быть примѣненъ для каждаго дивизіона въ отдѣльности съ тѣмъ, чтобы всѣ три дивизіона держались соединенно и на разстояніи не превышающемъ дневныхъ и ночныхъ сигналовъ, въ зависимости отъ погоды и условій плаванія. Предоставлено Начальнику 2-й группы указать дивизіонамъ точныя мѣста въ походномъ порядкѣ и разрѣшить держаться по способности, съ соблюденіемъ требованія видимости сигналовъ. Всѣмъ обратить особое вниманіе на связь съ сосѣдними мателотами. Слѣдить за ихъ сигналами и за разстояніемъ до нихъ. Сигналъ Адмирала немедленно передавать по линіи, а равно передавать (отрепетовать) сигналы заднихъ мателотовъ, если Адмиралъ ихъ не видитъ.

Потери своего мѣста не допускать. Въ случаѣ аваріи, когда есть опасеніе отстать незамѣченнымъ (темная ночь, длинный строй, свѣжая погода) — привлекать вниманіе головного тревожными сигналами (свистки, неприрывный рядъ вспышекъ прожектора, фальшфейера).

Становиться на якорь въ назначенныхъ пунктахъ по сигналамъ и распоряженіямъ Начальниковъ соотвѣтствуюцихъ группъ или дивизіоновъ. Судамъ, буксирующимъ миноносцы, передъ постановкой на якорь, по особому сигналу соотвѣтствующаго Начальника, подбирать миноносцы къ борту и становиться самимъ на якорь, оставляя миноносцы пришвартованными у борта (не отдавая буксира).

6.

Считать дѣйствующими на Эскадрѣ слѣдующія сигнальныя книги: (шелъ перечень этихъ книгъ): 1) -- „Транспортная сигнальная книга", 2) — „Однофлажные сигналы" и 3) — „Шлюпочная сигнальная книга" со всѣми дополненіями и измѣненіями, объявленными въ различное время Штабомъ Флота.

Приказываю Начальникамъ группъ, дивизіоновъ и командирамъ судовъ обратить особое вниманіе на сигналопроизводство, добиваясь тщательнаго вниманія подчиненныхъ имъ чиновъ и быстроты передачи и репетованія.

7.

1) — Радіопереговоры допускаю лишь въ случаѣ дѣйствительной необходимости и когда другой способъ передачи сигнала не примѣнимъ. 2) — Право веденія радіоперего-

воровъ принадлежитъ только Командующему Эскадрой, Начальнику его Штаба и Начальникамъ отдѣльныхъ группъ и дивизiоновъ. Командирамъ судовъ разрѣшается пользоваться радiотелеграфомъ только въ случаяхъ экстренныхъ и имѣющихъ особо важное значенiе. 3) — Приказываю текстъ радiотелеграммъ составлять наивозможно сжато и всѣ лишнiя слова выпускать. 4) — Съ русской Эскадрой будутъ слѣдовать и французскiя суда, а потому часы сутокъ для радiопереговоровъ будутъ распредѣлены между нами и французами и объявлены дополнительно. 5) — Суда Эскадры снабжены различнымъ количествомъ радiотелеграфистовъ и часы обязательной вахты въ радiорубкѣ будутъ также объявлены дополнительно. 6) — На флагманскихъ корабляхъ Начальникомъ группъ и дивизiоновъ вахта обязательна круглыя сутки. 7) — При общемъ вызовѣ флагманскимъ кораблемъ судовъ Эскадры, отвѣчаютъ только Начальники группъ и дивизiоновъ по порядку номеровъ (1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 1-й дивизiонъ, 2-й группы, 2-й дивизiонъ 2-й группы, 3-й дивизiонъ 2-й группы). 8) — Послѣ передачи радiо квитанцiи даютъ только Начальники группъ и дивизiоновъ, а также отдѣльно слѣдующiя суда. 9) — Отвѣственность за прiемъ радiо, отправленнаго каждымъ кораблемъ, лежитъ на Начальникѣ группы или дивизiона, а потому онъ долженъ удостовѣряться въ прiемѣ радiо, пользуясь флажными или свѣтовыми способами сигнализацiи. 10) — Скорость передачи радiо (имѣя въ виду неопытный составъ и трудность радiопереговоровъ) должна быть не болѣе 60-ти буквъ въ минуту. 11) — Мощность передачи обязательно должна быть согласована съ дальностью, а потому приказываю на каждой радiо, поступающей къ передачѣ, проставлять разстоянiе до адресата. 12) — Сигналъ „ждать", данный съ позывными корабля, Командующаго Эскадрой означаетъ немедленное прекращенiе радiопереговоровъ всѣми судами Эскадры. 13) — Контроль за соблюденiемъ настоящаго параграфа приказа поручаю Флагманскому радiо-телеграфному офицеру моего Штаба. 14) — Разсылаемымъ шифромъ „походный" пользоваться лишь для передачи сообщенiй секретнаго, политическаго и конфиденцiальнаго характера. Въ остальныхъ случаяхъ давать радiотелеграммы открытыми. 15) — Международный сигналъ о бѣдствiи „СОС" подавать лишь въ случаѣ дѣйствительной

опасности гибели судна, въ остальныхъ случаяхъ аварій, кратко доносить ихъ сущность.

8.

На переходѣ строжайше соблюдать экономію угля и особенно воды. Послѣдняя взята въ самомъ отраниченномъ количествѣ на транспорты „Кронштадтъ" и „Даллландъ", а въ предположенныхъ къ посѣщенію бухтахъ, получить воды нельзя. Пополненіе запасовъ масла и провизіи на переходѣ не будетъ.

Къ этому приказу — инструкціи была приложена таблица предположенныхъ часовъ прихода и ухода изъ портовъ и встрѣчъ отрядовъ. Этотъ приказъ былъ переведенъ на французскій языкъ и посланъ въ Штабъ адмирала Де-Бонъ, по приказанію котораго экземпляры этого приказа были розданы на всѣ французскія суда, конвоирующія Русскую Эскадру.

Того же 7-го числа Штабомъ Командующаго Русской Эскадрой почто-телеграммой было сдѣлано еще слѣдующее распоряженіе: — № 2820/оп. Контръ-адмиралу Остелецкому, командирамъ ледокола „Гайдамакъ", „Илья Муромецъ", „Джигитъ", „Всадникъ", буксировъ „Черноморъ", и „Голландъ" и тральщику „Китобой":

Съемку съ якоря второй группы судовъ выполнить, какъ указано въ приказѣ № 147 отъ 7-го декабря, т. е. 9-го декабря въ 9 часовъ. Командующій Эскадрой приказалъ ледоколамъ „Гайдамакъ", „Илья Муромецъ", „Джигитъ", „Владникъ", буксирамъ „Черноморъ" и „Голландъ" и тральщику „Китобой" 8-го декабря въ 17 час. быть на рейдѣ Мода, ставъ по диспозиціи: 1) — ледоколы, принимающіе миноносцы, должны стать въ кильватерную колонну, мористѣе линіи нефтяныхъ миноносцевъ въ обратномъ порядкѣ указанной Вамъ адмираломъ Остелецкимъ, съемкѣ съ якоря, т. е. на траверѣ „Алмаза" — „Гайдамакъ", выше него по теченію „Илья Муромевъ" выше „Джигитъ" и выше (приблизительно на лѣвомъ траверзѣ эск. мин. „Пылкій") — „Всадникъ". Ввиду отмѣны похода эск. мин. „Гнѣвный" ледоколъ „Илья Муромецъ" поведетъ миноносецъ „Жаркій", буксиръ „Голландъ" поведетъ подлодку „Буревѣстникъ" и тральщикъ „Китобой" пойдетъ со 2-мъ дивизіономъ 2-й группы.

Къ тому же времени буксиру „Черноморъ" стать близь подводной лодки „Тюлень", буксиру „Голланадъ" — близь подв. лодки „Буревѣстникъ", тральщику „Китобой" близь транспорта „Добыча". „Черномору" и „Голланду" въ 8 час. 8 декабря быть у борта крейсера „Генералъ Корниловъ", для полученія дополнительныхъ приказаній.

На слѣдующій день 8-го декабря Штабъ Эскадры Восточнаго Средиземнаго Моря опубликовалъ инструкціи для перехода Русской Эскадры изъ Константинополя въ Бизерту. № 204 Инстр.: — 1 — Русская Эскадра, подъ командованіемъ вице-адмирала Кедрова выйдетъ изъ Константинополя въ Бизетру 4-мя группами. По причинамъ международнаго характера ихъ конвоируютъ французскіе корабли, подчиненные командиру „Эдгаръ Кинэ". 2. Первая группа снимается съ якоря по приказанію адмирала Кедрова и пойдетъ въ Наваринъ, гдѣ 4-я группа къ ней просоединится.

„Деденніезъ" конвоируетъ эту группу до канала „Доро", гдѣ будетъ смѣнена въ конвоированіи „Марокэномъ". Снабдивъ нефтью миноносцы 4-й группы и принявъ уголь съ „Далланда", „Генералъ Алексѣевъ" идетъ самостоятельно въ Бизетру. „Далландъ" пойдетъ въ Аргостоли снабдить углемъ суда 2-й группы. „Кронштадтъ" пойдетъ въ Аргостоли или непосредственно въ Бизерту если онъ понадобится адмиралу Кедрову. 3. Вторая группа снимается съ якоря приблизительно черезъ 24 часа послѣ первой группы и пойдетъ въ Коринфъ, подъ конвоемъ „Баръ-Ле-Дюкъ". Она пройдетъ Коринфскимъ каналомъ и зайдетъ въ Аргостоли, чтобы пополнить запасы угля съ „Далландъ". „Эдгаръ Кинэ" выйдетъ изъ Пирея съ расчетомъ быть въ бухтѣ Каламаки, при входѣ въ Коринфскій каналъ, раньше прихода судовъ 2-й группы. Онъ будетъ содѣйствовать ихъ проходу и когда всѣ корабли пройдутъ каналъ, онъ пойдетъ вокругъ Греціи въ Аргостоли, чтобы содѣйствовать снабженію и приготовленію къ походу этихъ судовъ, коихъ онъ конвоируетъ затѣмъ до Бизерты. 4. Четвертая группа снимается съ якоря черезъ два дня послѣ первой группы и пойдетъ непосредственно въ Наваринъ, подъ конвоемъ „Тахюръ". Она встрѣтится тамъ съ 1-й группой и миноносцы примутъ нефть съ „Генерала Алексѣева".

Когда всѣ корабли 1-й группы покинутъ Наваринскій рейдъ — четвертая группа снимается съ якоря и пойдетъ непосредственно въ Бизерту. 5. „Ген. Корниловъ", подъ флагомъ

адмирала Кедрова, выйдетъ послѣднимъ изъ Константинополя и зайдетъ въ Каламаки, Наваринъ и затѣмъ въ Аргостоли. „Константинъ" пойдетъ совмѣстно съ „Корниловымъ" до Наварина и затѣмъ слѣдуетъ въ Бизерту либо самостоятельно, либо совмѣстно съ „Ген. Алексѣевымъ". 6. Предполагаемый ходъ: 1-я группа — 5-6 узловъ, 2-я группа — 4-5 узловъ, 3-я группа — 8 узловъ и 4-я группа — 11 узловъ. 7. Французскія суда: „Эдгаръ-Кинэ" используетъ „Марокена" и „Арабъ" наилучшимъ образомъ въ зависимости отъ обстановки. „Деденіезъ'ъ, „Баръ-Де-Люкъ" и „Тахюръ" должны ежедневно доносить по радіо на „Эдгаръ-Кинэ" мѣстонахожденіе ихъ группъ и всѣ случаи. Между прочимъ, можетъ быть по радіо привлеченъ „Эдгаромъ Кинэ" и „Изеръ", если онъ найдетъ это нужнымъ. 8. Всѣ русскіе военные корабли будутъ имѣть кормовымъ — флагомъ бѣлый съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, а на стеньгѣ Французскій Флагъ. 9. Провизія. Всѣ русскіе суда получили провизію до 28-го декабря. 10. Порты захода.

Единственно предусмотренные порты захода — Наваринъ и Аргостоли. Ни одинъ русскій корабль, во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, не долженъ заходить въ иностранныя государства безъ сопровожденія французскаго корабля.

Принципіально русскіе корабли не должны имѣть сообщенія съ берегомъ и при своихъ сношеніяхъ съ берегомъ должны пользоваться посредничествомъ французскихъ судовъ. Въ случаѣ, если какой либо корабль будетъ поставленъ въ крайнюю необходимость зайти въ какой либо портъ, гдѣ нѣтъ французскихъ судовъ, онъ долженъ обращаться къ французскимъ представителямъ въ этомъ порту. 11. Каждая русская группа судовъ имѣетъ во главѣ отвѣтственнаго Начальника, къ которому конвоирующее судно должно обращаться. Этотъ Начальникъ группы даетъ курсъ. Ни одинъ корабль, отставшій по какой бы то нибыло причинѣ, не долженъ быть брошенъ. 12. Прилагаемое приложеніе регулируетъ сношенія по радіо-телеграфу. 13. Для облегченія сигнальнымъ преговорамъ между русскими и французскими судами, будутъ назначены на каждий конвоирующій корабль два русскихъ сигнальщика, говорящихъ по французски.

Къ этой инструкціи было три приложенія: 1-е приложеніе: списокъ судовъ Русской Эскадры съ подраздѣленіемъ ихъ на группы. 2-е приложеніе: списки французскихъ судовъ,

участвующих въ конвоѣ Русской Эскадры. 3-е правила радіопереговоровъ и сношеній за время перехода Константинополь-Наваринъ-Аргостоли-Бизерта. Данныя станцій всѣхъ судовъ, часы переговоровъ и расписаніе вахтъ.

8-го декабря въ дополненіе приказа № 147 — приказа о походѣ Эскадры изъ Константинополя въ Бизерту, Командующій Русской Эскадрой приказалъ:

№ 196. Во измѣненіе приказа № 147 отъ 7 декабря приказываю: 1. Буксиру „Черноморъ" быть при крейсерѣ „Алмазъ", на случай его буксировки. 2. Эск. мин. „Гнѣвный" не идетъ, а вмѣсто него „Илья Муромецъ" беретъ на буксиръ подв. лодки „Тюлень" и „Буревѣстникъ" и слѣдуетъ въ сопровожденіи „Китобоя" въ составѣ 2-го дивизіона 2-й группы. 3. Остальныя буксирующія суда ведутъ миноносцы, какъ сказано въ приказѣ: „Гайдамакъ" — „Капитанъ Сакенъ", „Джигитъ" — „Зоркій", „Всадникъ" — „Звонкій", „Голландъ" — „Жаркій". 4. Гидрографическое судно „Казбекъ" въ походъ не идетъ и остается въ Константинополѣ въ распоряженіи Военно-Морского Агента въ Турціи.

Въ этотъ же день, почто-телеграммой, Начальникъ Штаба Эскадры увѣдомилъ командировъ: Эск. мин-цевъ „Капитанъ Сакенъ", „Звонкій", „Зоркій", „Жаркій" и Начальника Дивизіона Подводныхъ Лодокъ: — Сегодня, 8-го декабря вечеромъ миноносцы и подводныя лодки „Тюлень" и „Буревѣстникъ" будутъ подведены къ судамъ, назначеннымъ для ихъ буксировки: „Гайдамакъ" — „Капитанъ Сакенъ", „Джигитъ" — „Зоркій", „Всадникъ" — „Звонкій", „Голландъ" — „Жаркій", „Илья Муромецъ" — „Тюлень" и „Буревѣстникъ". Подтверждаю приказаніе Командующаго Эскадрой миноносцамъ завести якорные канаты на буксирующія ихъ суда. Это должно быть выполнено въ теченіи сегодняшней ночи къ 7 час. утра 9-го декабря 1920 г.

Въ виду того, что снабженіе водой судовъ 2-й группы не шло такъ быстро, какъ предполагалось, эта группа судовъ сняться съ якоря 9-го декабря не могла, а потому съемка ея была перенесена на 10-е декабря, о чемъ 9-го числа Адмиралъ-Командующій поставилъ въ извѣстность Французское Командованіе.

10-го декабря Главнокомандующій произвелъ въ мичманы (приказъ № 223) корабельныхъ гардемаринъ, прибывшихъ на посыльномъ суднѣ „Якутъ" съ Дальняго Востока послѣ паденія Правительства адмирала Колчака. Всего было произведено 48 человѣкъ. Вмѣсто учебнаго судна „Свобода", вошедшаго въ составъ Эскадры, базой для плавучихъ средствъ Русскаго Константинопольскаго Порта, по распоряженію Командующаго Русской Эскадрой было оставлено временно, до освобожденія плавучаго маяка № 5, гидрографическое судно „Казбекъ". Въ воздаяніе заслугъ, оказанныхъ при эвакуаціи Крыма и за труды понесенные за время стоянки флота и арміи въ Константинополѣ и при подготовленіи Русской Эскадры къ переходу въ Бизерту, Главнокомандующимъ, черезъ Командуущаго Русской Эскадрой, были награждены орденами нѣкоторые французскіе офицеры, а именно: Комендантъ Мода капитанъ 2 ранга Бильмъ и Командующій береговыми учрежденіями флота въ Константинопілѣ капитанъ 2 ранга Фавроо. Были такъ же пожалованы кресты и медали для франуузскихъ офицеровъ и командъ, для раздачи ихъ по усмотрѣнію французскаго Адмирала-Командующаго.

8-го декабря Главнокомандующій посѣтилъ л. к. „Генералъ Корниловъ", 9-го — вспом. крейсеръ „Алмазъ". На этихъ судахъ Главнокомандующій благодарилъ личный составъ за службу и выражалъ увѣренность, что еще придется флоту, совмѣстно съ арміей, послужить Россіи. 11-го декабря въ 11 ч. 50 м. Главнокомандующій простившись съ офицерами и командой крейсера „Генералъ Корниловъ" съѣхалъ съ крейсера на посыльное судно „Лукуллъ", куда и перенесъ свой флагъ. На „Генералѣ Корниловѣ" былъ поднятъ флагъ Командующаго Эскадрой.

Передъ уходомъ Эскадры въ Бизерту Главнокомандующій прощаясь съ ней, отдалъ слѣдующій приказъ: № 197 отъ 7-го декабря 1920 г.

Славный Черноморскій Флотъ!

Послѣ трехлѣтней доблестной борьбы Русская Армія и Флотъ вынуждены оставить Родную Землю. Испытанная наша союзница Франція — оказала намъ свое гостепріимство. Флотъ уходитъ въ Бизерту. Армія располагается въ окрестностях Царьграда. Русскіе солдаты и моряки, боровшіеся

вмѣстѣ за счатье Родины, временно разлучены. Провожая Васъ, орлы Русскаго Флота, шлю Вамъ мой сердечный привѣтъ. Твердо вѣрю, что красный туманъ, застлавшій нашу Родину, разсѣется и Господь сподобитъ насъ послужить еще Матушкѣ-Россіи. Русскій орелъ расправитъ свои могучія крылья и взовьется надъ Русскими водами безсмертный Андреевскій Флагъ.

(Продолженіе слѣдуетъ)

Кан. 2 р. П. Е. Стоговъ

ЗАВОЕВАНІЕ КОСМОСА

Космосомъ называется пространство, лежащее на разстояніи тридцати миль отъ поверхности земли и окружающее земной шаръ со всѣхъ сторонъ. Границы космоса неизвѣстны. Съ философской точки зрѣнія можно опредѣлить космосъ какъ то пространство, въ которомъ существуетъ матерія.

Для изученія космоса пользуются ракетными снарядами, впервые использованными нѣмцами во время второй міровой войны и забрасываемыми, съ помощью ракетнаго двигателя, на высоту въ 100 миль. Комбинація изъ ракетнаго двигателя и заряднаго отдѣленія дала настолько удачные результаты, что нѣмцы приступили къ массовому производству этихъ ракетъ, назвавъ ихъ В-2. Ракета В-2 является прототипомъ всѣхъ современныхъ одноступенчатыхъ ракетъ. Двухступенчатую ракету, которая должна была позволить обстрѣливать Америку изъ Европы, нѣмцы не успѣли разработать и осуществить.

Ракеты бываютъ одноступенчатныя и многоступенчатыя. Одноступенчатыя состоятъ изъ одного ракетнаго двигателя, а многоступенчатыя изъ нѣсколькихъ, вступающихъ въ дѣйствіе послѣдовательно. По отношенію къ одноступенчатой, многоступенчатая ракета имѣетъ то преимущество, что она можетъ летѣть съ большей скоростью, такъ какъ скорость ступеней складывается. По сгораніи топлива въ первой ступени таковая отбрасывается, зажигается слѣдующая и т. д., и когда все топливо выгоритъ, то зарядное отдѣленіе и корпусъ послѣдней ступени летятъ дальше уже какъ баллистическій снарядъ подъ вліяніемъ двухъ силъ: силы инерціи и силы тяжести. Кривая траекторіи снаряда — параболическая.

Ракета представляетъ собой реактивный двигатель, т. е. такой двигатель, который получаетъ свое движеніе съ помощью „толкающей силы", создающейся горячими газами, получаемыми отъ химической реакціи. Двигатель ракеты состоитъ изъ стакана цилиндрической формы, въ которомъ происходитъ химическая реакція отъ сгоранія топлива, и изъ приборовъ, контролирующихъ эту реакцію. Стаканъ заканчивается сопломъ, и горячіе газы выпускаются изъ стакана ракеты черезъ сопло, имѣющее форму двойной воронки. Нарушая этимъ равновѣсіе силъ давленія газа внутри стакана, эта сила и создаетъ „толкающую силу", по своему направленію противоположную направленію „истекающаго" газа и по величинѣ равную его силѣ.

Въ настоящее время ракетный двигатель является единственнымъ способомъ забрасыванія снарядовъ и сателлитовъ въ космосъ, потому что его дѣйствіе возможно въ разряженной атмосферѣ любой степени. Передвигаясь въ чрезвычайно разряженной атмосферѣ подъ вліяніемъ „накопленія скорости" и не теряя эту скорость изъ за тренія о воздухъ, ракета или снарядъ можетъ летѣть съ быстротой, недостижимой другимъ способомъ.

Управленіе ракетами производится съ помощью измѣненія направленія газовой струи или автоматическими приборами въ ракетѣ или электромагнитнымъ способомъ съ земной поверхности. На практикѣ управленіе достигается либо помѣщеніемъ поворотной плоскости въ струю газа, либо поворачиваніемъ всего ракетнаго мотора, помѣщая его для этого на кардановомъ подвѣсѣ. Второй способъ предпочитается, т. к. при высокихъ температурахъ поворачивающаяся плоскость быстро сгораетъ, изъ какого бы матерьяла она ни была сдѣлана.

Дальность дѣйствія ракетнаго снаряда зависитъ отъ скорости, съ которой онъ летитъ, а эта скорость, въ свою очередь, зависитъ отъ скорости истеченія газовой струи, длительности горѣнія топлива и мощности (импульса), развиваемаго ракетой. Чѣмъ больше вѣсъ снаряда, тѣмъ больше долженъ быть импульсъ ракеты при томъ же радіусѣ дѣйствія.

Скорость истеченія газа зависитъ химической реакціи, развиваемой въ ракетѣ, отъ формы сопла, структуры стакана ракеты и того давленія, которое встрѣчаетъ газъ, вытекая

изъ ракеты. Чѣмъ давленіе меньше, при равныхъ условіяхъ, скорость истеченія больше.

Для ракетныхъ двигателей примѣняется химическая реакція сгоранія, въ которой окислителемъ является кислородъ, а топливомъ углеводы или неорганическія соединенія, главнымъ образомъ бора, преимущество коего состоитъ въ томъ, что боръ имѣетъ меньшій атомный вѣсъ.

Кислородъ примѣняется въ междуконтинентальныхъ ракетахъ въ жидкомъ видѣ, а въ ракетахъ средней дальности, т. е. до 1500 миль — въ соединеніи кислорода и твердаго топлива. Такое соединеніе имѣетъ то преимущество, что приготовленную къ выстрѣлу ракету можно держать нѣсколько дней безъ необходимости выпускать изъ нея топливо и подвергать ракетный двигатель ряду длительныхъ повѣрокъ. Недостаткомъ твердаго топлива является его нѣсколько пониженная мощность на единицу вѣса.

Ракетный двигатель расходуетъ такое большое количество топлива и окислителя, что большая часть полета совершается снарядомъ подъ вліяніемъ инерціи.

Зарядное отдѣленіе, въ которомъ находится взрывчатое термоядерное вещество, находится въ носовой части ракеты. Чрезвычайно высокая температура, развиваемая благодаря тренію заряднаго отдѣленія о воздухъ при возвращеніи его въ атмосферу, дѣлаетъ необходимымъ защиту его футляромъ. Только недавно удалось создать такой футляръ, который, при маломъ вѣсѣ предохраняетъ зарядное отдѣленіе отъ порчи. Вопросъ о спеціальныхъ футлярахъ для защиты зарядныхъ отдѣленій междуконтинентальныхъ снарядовъ разрѣшенъ полностью въ США. Точныхъ данныхъ, разрѣшенъ ли онъ въ СССР, не имѣтся.

Разрушительное дѣйствіе термоядернаго вещества столь велико, что полное разрушеніе производится въ радіусѣ пяти миль отъ точки попаданія. Такая разрушительная сила позволяетъ примѣнять баллистическіе снаряды, несмотря на разбрасываніе при стрѣльбѣ на междуконтинентельныхъ разстояніяхъ. При стрѣльбѣ на большія разстоянія баллистическими снарядами примѣняется рядъ спеціальныхъ приборовъ, контролирующихъ снарядъ во время полета. Несмот-

ря на всѣ усовершенствованія они не примѣнимы для стрѣльбы по движущимся цѣлямъ, и потому бомбовозы пока, а сателлоиды*) въ будущемъ, будутъ примѣняться въ войнѣ за космосъ.

До настоящаго времени еще не удалось выстрѣливать снаряды съ пассажирами. Но этой осенью, пользуясь новымъ сателлоидомъ Х-15, предполагается отправить въ космосъ, съ бомбовоза на предѣльной высотѣ, двухъ пилотовъ и вернуть ихъ обратно на землю черезъ полчаса. Х-15 располагаетъ ракетами, способными горѣть въ теченіи получаса и скоростью около 3.600 миль въ часъ.

Уже существуютъ ракетные снаряды, называемые баллистическими, съ радіусомъ дѣйствія въ 5.500 миль, какъ „Атласъ" въ США и Т-3 въ СССР. „Атласъ" еще въ стадіи испытаній и будетъ въ массовомъ производствѣ только въ 1960 году. Вторая ракета съ такой же дальностью — „Титанъ" вѣроятно будетъ готова черезъ годъ послѣ „Атласа".

Изъ ракетъ средней дальности, т. е. около 1000-1500 миль, въ США испытываются и въ постройкѣ „Торъ", „Нептунъ" и „Полярисъ". Первыя двѣ ракеты съ дальностью въ 1500 миль для авіаціи и арміи предназначены для выстрѣливанія съ земной поверхности. „Полярисъ" предназначенъ для выстрѣливанія съ надводныхъ и подводныхъ судовъ. Въ массовое производство „Полярисъ" поступитъ только въ 1960 году.

У СССР имѣется въ достаточномъ количествѣ ракета Т-2 съ дальностью въ 1000 миль

Скорость междуконтинентальныхъ баллистическихъ снарядовъ — 12-14.000 миль въ часъ.

Кромѣ баллистическихъ снарядовъ въ космосъ теперь выстрѣливаются сателлиты, напримѣръ, совѣтскіе „Спутники" №№ 1, 2 и 3, и „Эксплореры" и „Вангарды" въ США. Скорость сателлитовъ около 18.000 миль въ часъ.

Какъ видно изъ слѣдующаго сравненія, совѣтскіе сателлиты по вѣсу далеко превосходятъ сателлиты США.

*) Сателлоидъ — такой сателлитъ, который можетъ переходить съ одной траекторіи на другую.

СССР		США	
Спутникъ № 1 — 184 фун.		„Эксплореръ"	№ 1 — 31 фун.
Спутникъ № 2 — 1120 „		„Эксплореръ"	№ 2 — 31 „
Спутникъ № 3 — 2919 „		„Вангардъ"	№ 1 — 3¼ фун.

Въ вопросѣ конструкціи и производства ракетъ СССР стоитъ въ настоящее время впереди США на полтора года.

Вѣсъ совѣтскихъ сателлитовъ даетъ возможность подсчитать мощность и вѣсъ ракетъ которыми СССР располагаетъ для стрѣльбы баллистическими снарядами. Для Спутника № 2 примѣнялись ракеты съ общей мощностью около полумилліона фунтовъ, вѣсомъ около 400 тоннъ, а для Спутника № 3 мощность ракеты должна была быть между 750.000 и 1.000.000 фунтовъ, а вѣсъ около 600 тоннъ. Примѣняя формулу для перевода вѣса сателлита для данной ракеты на вѣсъ баллистическаго снаряда, можно разсчитать, что СССР можетъ выбросить междуконтинентальный снарядъ вѣсомъ въ четыре съ половиной тонны на дистанцію въ 5500 миль.

Вопросъ о томъ, насколько хороши приборы управленія баллистическими снарядами въ СССР, еще не разрѣшенъ въ США, потому что для выбрасыванія сателлитовъ на орбиты точность приборовъ управленія допустима въ десять разъ меньше, чѣмъ для баллистическихъ снарядовъ.

Роль сателлитовъ для военныхъ цѣлей это — роль развѣдчиковъ, способныхъ производить наблюденія и передавать ихъ на поверхность земли.

Для уничтоженія баллистическихъ снарядовъ на-лету готовятъ къ испытанію спеціальные контръ-снаряды. Эти контръ-снаряды, получивъ отъ спеціальныхъ радарныхъ установокъ точныя данныя о параболѣ, по которой летитъ баллистическій снарядъ и его точную скорость, должны встрѣтить и уничтожить этотъ снарядъ. Въ США одинъ типъ этихъ снарядовъ извѣстенъ подъ названіемъ „Плато". Испытаніе этихъ снарядовъ и ихъ атомныхъ зарядныхъ отдѣленій находится въ циклѣ атомныхъ испытаній, производимыхъ въ США.

Какъ США, такъ и СССР имѣютъ чрезвычайно широкіе планы развитія снарядовъ и приборовъ для космической вой-

ны. Въ США находятся въ проэктированіи и постройкѣ ракеты мощностью въ одинъ милліонъ фунтовъ. Ускорены работы по постройкѣ атомныхъ двигателей и атомныхъ ракетъ. Совершенствуются специальныя атомныя подводныя лодки въ 5500-6000 тоннъ водоизмѣщенія въ погруженномъ состояніи и строятся летательные аппараты для стрѣльбы баллистическими снарядами.

Для дальнѣйшихъ шаговъ въ области освоенія космоса намѣчены отправки сателлитовъ вокругъ луны и на Марсъ.

Вопросъ о томъ, насколько въ ближайшемъ будущемъ важенъ захватъ луны для военныхъ цѣлей, остается спорнымъ. Въ томъ, что когда атомныя ракеты будутъ осуществены, луна будетъ играть важную роль для контроля полетовъ въ междупланетномъ пространствѣ, сомнѣваться не приходится. Сама операція оборудованія базъ на лунѣ, въ связи съ отсутствіемъ воздуха, воды и температурныхъ условій, непригодныхъ для человѣческой жизни, будетъ стоить огромныхъ денегъ. Перспектива захвата луны противникомъ все же должна заставить США пойти на невѣроятные расходы, чтобы не оказаться слабѣе своего врага. Единственнымъ мирнымъ выходомъ изъ настоящаго соперничества въ космическихъ вооруженіяхъ можетъ быть интернаціонализація луны и всего космоса, чѣмъ занимается одна изъ комиссій Объединенныхъ Націй.

Россійскій Бѣлый Флотъ въ дни смуты 1917—1922

Около года тому назадъ у участниковъ перваго Кубанскаго похода возникла мысль о желательности отмѣтить 40-лѣтіе начала бѣлаго движенія устройствомъ выставки для ознакомленія эмиграціи съ исторіей этого движенія и боевой дѣятельностью Арміи и Флота, принимавшихъ въ немъ участіе.

Общество Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ всецѣло присоединилось къ этой идеѣ, и послѣ длительныхъ обсужденій было рѣшено устроить выстав-

ку въ Нью-Іоркѣ съ тѣмъ, что первопоходники возьмутъ на себя устройство отдѣла Арміи, а О.О.Р.И.Ф. — устройство Морского отдѣла.

Работа по сбору экспонатовъ заняла нѣсколько мѣсяцевъ — много больше чѣмъ предполагалось — и наконецъ послѣ неимовѣрныхъ трудностей выставка состоялась 5, 6 и 7-го мая въ Домѣ Свободной Россіи.

Отдѣлъ Арміи, помимо большого числа фотографій, былъ усиленъ коллекціей русскихъ орденовъ и фигурами, изображавшими формы русской арміи съ начала XII вѣка и кончая Добровольческими формированіями.

Устроители Морского Отдѣла не задались такими широкими задачами и строго придержались задуманной темы — бѣлой борьбы съ 1917 по 1922 годъ. Морской отдѣлъ выставки былъ продуманъ и осуществленъ инж. мех. лейт. Н. З. Кадесниковымъ, положившій въ него много труда и привлекшій къ этой работѣ рядъ лицъ, своимъ участіемъ способствовавшихъ успѣху выставки.

При входѣ въ Морское Собраніе, въ помѣщеніи котораго находилась выставка, вниманіе останавливалось на прекрасно исполненномъ плакатѣ — „Россійскій бѣлый флотъ въ дни смуты 1917-1922 гг.". Въ залѣ, на стѣнѣ противъ входа, помѣщался, освѣщаемый рефлекторомъ, большой портретъ адмирала А. В. Колчака, а подъ портретомъ — карта Россійской Имперіи, вычерченная по наброскамъ устроителя.

На этой картѣ было нанесено мѣсто и дата начала бѣлаго движенія — (Ростовъ-на-Дону, 22. XI. 1917) и помѣщена миніатюрная фотографія генерала Алексѣева. Затѣмъ, подъ номерами, были нанесены расположенія всѣхъ бѣлыхъ фронтовъ съ миніатюрными фотографіями руководившихъ ими вождей. Кружками подъ номерами были обозначены расположенія всѣхъ существовавшихъ во время гражданской войны морскихъ и рѣчныхъ флотилій. Внизу карты находились объясненія къ каждому номеру, дающія ясную картину о томъ, гдѣ чины флота принимали участіе въ бѣлой борьбѣ.

Подъ тѣми же номерами, на стѣнахъ зала были расположены въ географическомъ порядкѣ большіе плакаты, каждый, посвященный отдѣльной флотиліи или боевымъ соединеніямъ, съ фотографіями начальствующихъ лицъ, кораблей, офицеровъ, принимавшихъ участіе, и подлинные документы съ приказами.

Плакаты были озаглавлены: 1. Моряки на сушѣ, 2. Сѣверо-Западный морской фронтъ, 3. Сѣверный морской бѣлый фронтъ, 4. Десантъ въ районѣ Одессы въ 1919 г., 5. Днѣпро-Бугскій лиманъ и Николаевъ, 6. Черноморскій флотъ, 7. Азовское море (2-й Отрядъ судовъ Азовскаго моря), 8. Донъ подъ Андреевскимъ флагомъ, 9. Волжско-Камская флотилія, 10. Обь-Иртышская флотилія, флотилія на р. Тавдѣ и Енисеѣ, 11. Сибирская флотилія, 12. Амурская флотилія, 13. Владивостокъ, Морскія силы Дальнаго Востока, 14. Балтійское море (Ледовый походъ), 15. Лин. кор. „Генералъ Алексѣевъ", 16. Крейсеръ „Генералъ Корниловъ", 17. Кан. лодка „Терецъ".

Всѣ эти плакаты давали ясную картину участія флота въ бѣлой борьбѣ на всѣхъ фронтахъ, моряхъ и рѣкахъ, на боевыхъ корабляхъ въ морѣ и рѣчныхъ флотиліяхъ, на бронепоѣздахъ, танкахъ, береговыхъ батареяхъ, въ морскихъ батальонахъ и въ авіаціи. Отдѣльными плакатами были отмѣчены: 1) — Эвакуація флотомъ бѣлыхъ войскъ и населенія, отлично организованная и проведенная при неимовѣрно трудныхъ обстоятельствахъ и давшая возможность спасти болѣе чѣмъ 130.000 жизней. 2. Русская Эскадра въ Тунисѣ -- Бизерта, 3. „Alma Mater" — Морской Корпусъ и Морское Инженерное Училище и, 4. Финальный плакатъ въ траурной рамкѣ — спускъ Андреевскаго Флага на корабляхъ Русской Эскадры въ Бизертѣ въ ноябрѣ 1924 г.

Цѣлый рядъ картинъ и эскизовъ, относящихся къ отдѣльнымъ моментамъ боевой дѣятельности флота и отдѣльныхъ судовъ, а также модели кораблей, боевые флаги и рядъ другихъ экспонатовъ дополняли выставку и способствовали ея интересу и успѣху.

Выставка, несомнѣнно, прошла съ большимъ моральнымъ успѣхомъ, была отмѣчена въ печати и привлекла не только русскую колонію, но и американскихъ друзей Россіи и представителей прессы, пожелавшихъ ознакомиться съ исторіей бѣлой борьбы по подлиннымъ документамъ.

Несмотря на проливной дождь, не прекращавшійся въ теченіи всѣхъ дней выставки, выставку посѣтили рядъ общественныхъ и политическихъ дѣятелей, высшіе представители Церкви, воспитанники Синодальной школы и другіе учащіеся, русскіе скауты, члены различныхъ военныхъ и профессіо-

нальныхъ организацій и русская колонія. Въ дни выставки въ залѣ дежурили члены Правленія О-ва и Дамскаго комитета.

Во всей работѣ по устройству и проведенію этого національнаго русскаго дѣла чувствовалась присущая флоту полная согласованность и единомысліе членовъ О-ва, что было отмѣчено и оцѣнено гостями, записавшими въ книгу посѣтителей:

на стр. 3.: „Прекрасная выставка! Лучшая память героическому Бѣлому Движенію... Слава устроителямъ выставки за ихъ благородное дѣло!"

на стр. 9.: „Дай Богъ морякамъ и дальше развивать Бѣлую Идею и любовь къ нашей Великой Родинѣ!"

Успѣхъ выставки привелъ Правленіе Директоровъ О-ва къ заключенію о желательности устройства въ будущемъ выставки, посвященной славному прошлому Россійскаго Императорскаго Флота, для ознакомленія съ нимъ русской молодежи, родившейся внѣ предѣловъ Россіи.

ПРИМѢЧАНІЕ: Карта Россійской Имперіи — работа П. Н. Рунова; входной плакатъ — Н. А. Загурскаго, портретъ адмирала Колчака — М. В. Соколова, боевые эскизы и картины художниковъ: князя С. Г. Романовскаго, герцога Лейхтенбергскаго, А. Сосновскаго, Р. Сазонова и мариниста А. Ганзена.

Стар. лейт. К. фонъ-Нотбекъ

НОВОЕ О СОВѢТСКОМЪ ФЛОТѢ

[Очередная сводка]

1. Высшее командованіе

Николай Николаевичъ **Матусевичъ,** извѣстный въ Императорскомъ флотѣ гидрографъ и завѣдующій Офицерскимъ Штурманскимъ Классомъ, несмотря на преклонный возрастъ, состоитъ на службѣ въ совѣткомъ флотѣ въ чинѣ вице-адмирала. Повидимому, онъ занимаетъ должность Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Младшимъ Флагманомъ Черноморскаго флота состоитъ контръ-адмиралъ **Чурсинъ.**

2. Крейсера

По свѣдѣніямъ Морского Министерства США, 27 крейсеровъ совѣтскаго флота будутъ снабжены ракетнымъ оружіемъ: на каждомъ крейсерѣ будутъ устанавлены по одному станку для выстрѣливанія промежуточныхъ баллистическихъ снарядовъ съ предѣльной дальностью въ 800 миль и по два ракетныхъ станка для противоавіаціонныхъ ракетъ, по типу близкихъ къ американскимъ "Talos". На 9-ти крейсерахъ уже начались работы по этому перевооруженію. Будетъ ли уменьшено артиллерійское вооруженіе крейсеровъ и въ какомъ размѣрѣ, пока неизвѣстно. Повидимому, будутъ сняты минные аппараты. Пріостановлена постройка 6-ти еще неоконченныхъ крейсеровъ, такъ какъ рѣшено снабдить ихъ болѣе мощнымъ ракетнымъ оружіемъ, чѣмъ перевооружаемые сейчасъ крейсера, что потребуетъ значительныхъ измѣненій ихъ строительныхъ чертежей.

3. Движеніе судовъ

Въ началѣ марта 1958 г. черезъ Босфоръ и Дарданеллы изъ Чернаго моря въ Средиземное прошли 2 большихъ тральщика, 4 истребителя подводныхъ лодокъ и 6 торпедныхъ катеровъ. Суда эти направлялись въ совѣтскую морскую базу Сасено въ Албаніи. Въ апрѣлѣ крейсеръ „Михаилъ Кутузовъ" вернулся изъ Балтійскаго въ Черное море. Оказывается, онъ не былъ переведенъ въ Балтійское море, а отвозилъ въ Ленинградъ въ Морское Училище (Спеціальные классы) очередной выпускъ „нахимовцевъ" изъ Нахимовскаго кадетскаго корпуса въ Севастополѣ. Такихъ „Нахимовскихъ" корпусовъ (кадетскія роты) въ Совѣтскомъ Союзѣ 3, по одному въ Ленинградѣ, Севастополѣ и Владивостокѣ. Въ прежнемъ же зданіи Морского Корпуса, въ „Морскомъ Училищѣ имени адмирала Нахимова" въ Ленинградѣ помѣщаются только спеціальные классы. На обратномъ пути изъ Балтійскаго въ Черное море на „Кутузовѣ" плавали воспитанники Морского Инженернаго Училища для практики въ машинномъ дѣлѣ на продолжительномъ походѣ.

Совѣтскія подводныя лодки, по прежнему, проявляютъ оживленную дѣятельность въ дальнихъ моряхъ и океанахъ. 21 мая отрядомъ судовъ аргентинскаго флота была замѣчена подводная лодка „неизвѣстной національности" въ бухтѣ Puerto Kraker въ Патагоніи. На предложеніе аргентинскаго адмирала показать свой флагъ и немедленно покинуть бухту лодка отвѣтила тѣмъ, что ушла подъ воду. Тогда 4 аргентинскихъ эск. миноносца атаковали лодку гидростатическими бомбами и донесли о ея потопленіи — появились пресловутыя пятна дизельнаго масла! Въ тотъ же день морская развѣдка США сообщила о нахожденіи 3-4 совѣтскихъ подлодокъ въ южной части Атлантическаго океана вблизи береговъ Аргентины и Бразиліи. 23 мая двѣ совѣтскихъ подлодки были обнаружены у береговъ Новой Шотландіи, Канада. Въ тотъ же день 4 совѣтскихъ подлодки, 2-ми группами по двѣ, были замѣчены у Филиппинскихъ островõвъ. 5 іюня совѣтское экспедиціонное судно „Обь" въ сопровожденіи одной подлодки появиллось у мыса Topocalma въ Чили, но держалось внѣ территоріальныхъ водъ.

4. Посѣщеніе совѣтскихъ портовъ иностранными военными судами

13 мая въ Севастополь прибылъ отрядъ судовъ югославскаго флота въ составѣ яхты (одновременно и учебнаго судна) "Galeb" и конвойныхъ миноносцевъ "Biokovo" и "Triglav" (бывш. итальянскіе "Aliseo" и "Indomito", 1,100 тоннъ, 25 узловъ). Несмотря на натянутыя отношенія между Совѣтскимъ Союзомъ и Югославіей, югославскимъ морякамъ было оказано самое радушное гостепріимство, какъ со стороны властей, такъ и со стороны населенія. На крейсерѣ „Михаилъ Кутузовъ" состоялся банкетъ въ честь югославскихъ офицеровъ; при отбытіи гостей съ крейсера контръ-адмиралъ Чурсинъ одарилъ каждаго золотымъ портсигаромъ (знай нашихъ, совѣтскихъ!).

5. Передача судовъ союзнымъ государствамъ

Въ послѣднее время были переданы: 1) Польшѣ — 2 эск. миноносца типа „Скорый" и нѣсколько мелкихъ судовъ; 2) Египту — 3 подв. лодки типа „В". Эти лодки въ началѣ апрѣля 1958 г. прибыли въ Александрію изъ Балтійскаго моря подъ египетскимъ флагомъ и съ **египетскими** командами, обученными въ Гдынѣ. 3) Красному Китаю — 5 эск. миноносцевъ типа „Скорый" и „Громкій" и 10 конвойныхъ миноносцевъ типа „Рига". По слухамъ, переданъ Красному Китаю и крейсеръ „Кагановичъ" (9,000 тоннъ, 35 узловъ, 9-7,1" орудій).

Краткій обзоръ современнаго состоянія флотовъ всѣхъ морскихъ державъ

СѢВЕРОЕВРОПЕЙСКІЯ ГОСУДАРСТВА

Флоты сѣвероевропейскихъ государствъ, въ общемъ, незначительны, за исключеніемъ шведскаго флота, представляющаго собой серьезную боевую силу. Королевскій шведскій флотъ по нѣкоторымъ причинамъ вполнѣ заслуживаетъ особаго вниманія читателей „Морскихъ Записокъ".

1. Швеція

Прежде всего, шведскій флотъ является единственнымъ флотомъ второстепенной морской державы, не имѣющимъ въ своемъ судовомъ составѣ кораблей иностранной постройки. Всѣ суда шведскаго флота построены на шведскихъ же судостроительныхъ заводахъ, технически весьма совершенны и очень высокаго качества. Достаточно указать на то, что 40 мм четырехствольныя противоаэропланныя пушки системы завода Bofors, поставляющаго орудія и броню для всего шведскаго флота, установлены на судахъ многихъ иностранныхъ флотовъ, въ томъ числѣ и на военныхъ судахъ США, Англіи и ея доминіоновъ.

Другой оригинальной особенностью шведскаго флота являются бункера — бомбоубѣжища для подводныхъ лодокъ и эскад. миноносцевъ. Бункера эти высѣчены въ отвѣсныхъ гранитныхъ скалахъ приглубаго берега, снабжены электричествомъ, водопроводомъ и вентиляціей, а бункера для подв. лодокъ имѣютъ еще и жилыя помѣщенія для командъ этихъ лодокъ. Толща въ 30, 50 и болѣе метровъ сплошного гранита является надежной защитой не только противъ бомбъ и управляемыхъ снарядовъ, но и противъ термоядернаго оружія. Шведскіе инженеры изобрѣли новый, простой и очень дешевый способъ взрыванія скалъ, который примѣнялся при устройствѣ этихъ бункеровъ.

Шведскій флотъ въ настоящее время насчитываетъ въ своемъ судовомъ составѣ 3 легкихъ крейсера, 21 эскад. миноносецъ, 6 конвойныхъ миноносцевъ, 24 подв. лодки, 2 большихъ и 10 малыхъ минныхъ заградителей, 56 тральщиковъ, 38 торпедныхъ катеровъ, 24 сторожевыхъ судна, 3 учебныхъ судна и рядъ вспомогательныхъ судовъ. Въ постройкѣ: 2 большихъ эск. миноносца по 3.000 тоннъ водоизмѣщенія, 6 подв. лодокъ, 1 минный заградитель, 12 тральщиковъ, 10 торпедныхъ катеровъ, 1 ледоколь и 1 промѣрное судно.

Личный составъ шведскаго флота 14,000 человѣкъ. включая корпусъ морской артиллеріи. Собственной авіаціи у флота нѣтъ, но часть военной авіаціи выдѣлена для службы совмѣстно съ флотомъ. Недостаткомъ шведскаго флота является слишкомъ короткій срокъ службы военнообязанныхъ — всего одинъ годъ, недостатокъ, только отчасти ком-

пенсируемый отличнымъ офицерскимъ составомъ и значительнымъ кадромъ сверхсрочнослужащихъ.

Опираясь на недоступные непріятелю секретные шхерные фарватеры, сильныя береговыя укрѣпленія и высококачественную авіацію, шведскій флотъ имѣетъ значительную боевую цѣнность, хотя и чисто оборонительную.

Какъ извѣстно, Швеція ни въ NATO, ни въ какіе-либо другіе военные союзы не входитъ и, въ случаѣ военнаго конфликта, можетъ разсчитывать только на собственныя силы.

2. Норвегія

Судовой составъ норвежскаго флота: 5 эскадр. миноносцевъ, 8 конвойныхъ миноносцевъ, 8 подвд. лодокъ, 3 фрегата, 2 корвета, 6 минныхъ заградителей, 20 тральщиковъ, 3 истребителя подв. лодокъ, 24 торпедныхъ катера. 4 сторожев. судна, 1 учебное судно и нѣсколько мелкихъ вспомогательныхъ судовъ, въ томъ числѣ королевская яхта "Norge" (бывш. англійская "Philante"), подаренная въ 1947 году норвежскимъ народомъ своему любимому королю-моряку, нынѣ покойному Гаакону VII. Деньги на покупку яхты (680 тоннъ, 17 узловъ) были собраны по подпискѣ въ одинъ день! Личный составъ — 4,000 человѣкъ.

3. Данія

Датскій флотъ состоитъ изъ 5 конвойныхъ миноносцевъ, 2 фрегатовъ, 5 корветовъ, 3 подв. лодокъ, 6 минныхъ заградителей, 36 тральщиковъ, 6 истребителей подв. лодокъ, 20 торпедныхъ катеровъ, 2 сторожев. судовъ и нѣсколькихъ спеціальныхъ судовъ, включая королевскую яхту "Dannebrog" (1,200 тоннъ, 14 узловъ). Самымъ крупнымъ кораблемъ датскаго флота является матка торпедныхъ катеровъ "Aegir", бывшая германская "Tanga", переданная Даніи послѣ 2-ой міровой войны. Этотъ корабль въ 2,650 тоннъ служитъ флагманскимъ судномъ командующаго датскимъ флотомъ. Въ постройкѣ — 3 подв. лодки. Личный составъ 4,000 человѣкъ. Какъ Норвегія, такъ и Данія состоитъ членомъ NATO, и маленькіе флоты этихъ двухъ королевствъ неизмѣнно участвуютъ въ маневрахъ флотовъ этого оборонительнаго союза. Датскій король Фредерикъ IX, морской офицеръ по образованію, принимаетъ дѣятельное участіе въ жизни флота.

4. Финляндія

По мирному договору съ Совѣтскимъ Союзомъ Финляндіи предоставлено право содержанія флота въ 10,000 тоннъ съ личнымъ составомъ въ 4.500 чел. Подводныя лодки и торпедные катера по договору запрещены. Въ настоящее время финляндскій флотъ состоитъ изъ 5 малыхъ минныхъ заградителей, 29 мелкихъ тральщиковъ, 32 строжев. судовъ и нѣсколькихъ вспомогательныхъ судовъ, въ томъ числѣ 8 ледоколовъ. Въ постройкѣ — 2 сторожевыхъ судна. Боевого значенія финляндскій флотъ не имѣетъ.

ФЛОТЫ ГОСУДАРСТВЪ КОММУНИСТИЧЕСКАГО БЛОКА

Свѣдѣнія о флотахъ государствъ — сателлитовъ Совѣтскаго Союза крайне скудны, и, за исключеніемъ флота Краснаго Китая, всѣ они незначительны, хотя въ послѣдніе два года и были усилены судами, уступленными имъ совѣтскимъ флотомъ.

1. Польша

Судовой составъ: 2 эск. миноносца совѣтскаго типа „Скорый", 2 старыхъ эск. миноносца, 7 подвод. лодокъ, 21 тральщикъ, 4 истребителя подв. лодокъ, 19 торпедныхъ катеровъ, 9 сторожев. судовъ, 3 учебныхъ судна и нѣсколько десантныхъ и вспомогательныхъ судовъ. Флотъ опирается на прекрасно оборудованную базу **Гдыня,** гдѣ со времени германскаго владычества сохранилась школа подводнаго плаванія. Въ этой школѣ совѣтскими инструкторами обучаются будущіе подводники Польши, Совѣтскаго Союза, Восточной Германіи, Египта, Сиріи и другихъ сателитовъ. Послѣ волненій 1956 года совѣтскій контръ-адмиралъ, до тѣхъ поръ командовавшій польскимъ флотомъ, былъ отозванъ, и въ настоящее время польскимъ флотомъ командуетъ полякъ, командоръ **Вишневскій.**

2. Германская Демократическая Народная Республика
(Восточная Германія).

Судовой составъ: 15 подвод. лодокъ небольшого водоизмѣщенія, 2 конвойныхъ миноносца совѣтскаго типа „Рига",

1 сѣтьевой заградитель, 51 тральщикъ, 24 торпедныхъ катера, 51 сторожев. судно, 1 учебное судно и нѣсколько промѣрныхъ и вспомогательныхъ судовъ. Въ постройкѣ: 4 эск. миноносца, 8 тральщиковъ и 5 торпедныхъ катеровъ.

Въ отличiе отъ Западной Германiи, гдѣ форма офицеровъ и нижнихъ чиновъ флота нѣсколько видоизмѣнена, флотъ Восточной Германiи полностью сохранилъ старую морскую форму, повидимому съ пропагандной цѣлью, для привлеченiя на службу чиновъ стараго германскаго флота.

3. Чехо-Словакiя и 4. Венгрiя

Нѣсколько мелкихъ сторожевыхъ судовъ для рѣчной службы.

5. Болгарiя

По мирному договору съ Совѣтскимъ Союзомъ болгарскiй флотъ ограниченъ 7,250 тоннами стандартнаго водоизмѣщенiя и личнымъ составомъ въ 3,500 человѣкъ. Судовой составъ болгарскаго флота въ настоящее время: 2 эск. миносма, 3 подвод. лодки совѣтскаго типа „М", 3 торпедныхъ катера, 11 сторожевыхъ судовъ и 1 учебное судно.

6. Румынiя

По мирному договору съ Совѣтскимъ Союзомъ Румынiя имѣетъ право содержать военный флотъ въ 15,000 тоннъ водоизмѣщенiя съ личнымъ составомъ въ 5,000 человѣкъ. Въ настоящее время румынскiй флотъ состоитъ изъ 4 эск. миноносцевъ, 2 конвойныхъ миноносцевъ совѣтскаго типа „Рига", 7 подв. лодокъ, 1 миннаго заградителя, 4 тральщиковъ, 24 сторожевыхъ судовъ, 4 рѣчныхъ канонерскихъ лодокъ, 2 учебныхъ судовъ и нѣсколькихъ десантныхъ и вспомогательныхъ судовъ.

7. Албанiя

Судовой составъ: 3 подв. лодки совѣтскаго типа „М", 2 минныхъ заградителя, 6 тральщиковъ, 18 торпедныхъ катеровъ и 12 сторожевыхъ судовъ малаго тоннажа. На албанскомъ островѣ **Сасено**, какъ извѣстно, устроена совѣтская морская и авiацiонная база.

8. Сирія

Судовой составъ: 2 подв. лодки совѣтскаго типа „М'', 12 торпедныхъ катеровъ совѣтской постройки и 3 сторожевыхъ судна Въ сирійскомъ порту **Латакія** устраивается совѣтская морская база.

9. Вьетнамъ

Нѣсколько мелкихъ судовъ.

10. Сѣверная Корея

Нѣсколько подводныхъ лодокъ небольшого тоннажа, торпедныхъ катеровъ, тральщиковъ и сторожев. судовъ совѣтской постройки.

11. Красный Китай

Флотъ Краснаго Китая — единственный изъ флотовъ совѣтскихъ сателлитовъ, выросшій въ довольно значительную силу. Совѣтскимъ правительствомъ переданъ Красному Китаю рядъ эск. миноносцевъ, подв. лодокъ, конвойныхъ миноносцевъ (въ томъ числѣ 6 полученныхъ въ видѣ репараціи отъ Японіи), торпедныхъ катеровъ, тральщиковъ и десантныхъ судовъ. Точный составъ флота Краснаго Китая неизвѣстенъ, общее число его судовъ около 450, включая 9 эск. миноносцевъ совѣтскихъ типовъ „Скорый'' и „Громкій'', 35 подв. лодокъ, 16 конвойныхъ миноносцевъ (6 бывшихъ японскихъ и 10 совѣтскихъ типа „Рига''), 12 корветовъ, 52 тральщика, 3 истребителя подв. лодокъ, 100 торпедныхъ катеровъ, 125 сторожевыхъ судовъ и 50 десантныхъ судовъ. Имѣются свѣдѣнія, еще не провѣренныя, о передачѣ Красному Китаю совѣтскаго крейсера „Кагановичъ'' (Тихоокеанскаго флота).

П. А. Варнекъ

Русскія эскадры въ Средиземномъ морѣ

Прошлымъ лѣтомъ, французскій докторъ Delonca, любитель подводнаго спорта, обнаружилъ въ районѣ Тулона у южнаго берега острова Левантъ остовъ неизвѣстнаго военнаго судна 18-го вѣка. Оно лежало на глубинѣ 35-40 метровъ на три четверти засыпанное затвердѣвшимъ пескомъ и иломъ. Дерево, изъ котораго судно было построено, плохо перенесло многолѣтнее пребываніе въ водѣ, ввиду чего корпусъ судна сильно разрушился и осѣлъ.

Изслѣдованіе корабля было поручено школѣ легкихъ водолазовъ французскаго флота подъ командой кап. 2 р. Taillez, которому удалось поднять одну бронзовую и девять чугунныхъ пушекъ, находившихся въ верхней части корабля. Для поднятія остальныхъ пушекъ необходимо рыть грунтъ, работа трудная и очень кропотливая. Принимая во вниманіе, что пушки къ тому же безъ всякихъ надписей и рисунковъ и особого историческаго интереса не представляютъ, работы было приказано временно прекратить.

Извлеченныя со дна пушки теперь установлены передъ зданіемъ тулонскаго морского музея, а двѣ изъ нихъ переданы городу St. Raphael. Первоначальное состояніе корабля и всѣ подводныя работы были засняты кап. 2 р. Taillez на 16 м/м. пленку.

Но поднятыя пушки и осмотръ погибшаго корабля не дали указаній на его національность. Единственно интриговалъ фактъ, что мѣсто кораблекрушенія находилось у мыса, почему-то съ давнихъ временъ называемаго мѣстными рыбаками-провансальцами Rucas-Roux (мысъ Русскаго).

Загадка вѣроятно осталась бы не разгаданной, если бы доктору Delongca, продолжавшему изслѣдованія, не посча-

стливилось обнаружить среди обломковъ оловянную посуду съ выгравированными славянскими буквами. Стало ясно, что погибшій корабль является русскимъ.

Имѣя это свѣдѣніе, завѣдующему тулонской морской библіотекой удалось найти въ архивавъ пять писемъ, относящихся къ этому кораблекрушенію, но они все же не давали ни точнаго названія корабля, ни обстоятельствъ его гибели.

Узнавъ объ затрудненіяхъ французовъ я началъ поиски въ своей библіотекѣ и обратился за помощью къ предсѣдателю исторической комиссіи, С. В. Гладкому, который окончательно разрѣшилъ этотъ вопросъ.

Сопоставляя всѣ собранныя свѣдѣнія, можно составить исторію этого корабля и попутно дать объясненія о цѣляхъ пребыванія русскихъ эскадръ такъ далеко отъ береговъ Россіи.

Первое появленіе русскихъ эскадръ въ Средиземномъ морѣ относится къ 1769 году, когда часть Балтійскаго флота подъ командой адмирала Спиридова и имѣя нѣкоторое количество войскъ на борту, пришла въ Эгейское море съ цѣлью перенести войну въ Архипелагъ. Плохая матеріальная часть, отсутствіе опыта и практики дальнихъ переходовъ и болѣзни сдѣлали это плаваніе очень тяжелымъ. Эскадра шла съ большими задержками, испытывая бури и страдая отъ аварій. Къ тому же, враждебное отношеніе Франціи и Испаніи запрещало заходъ въ порты этихъ державъ, что еще больше затруднило плаваніе.

Въ слѣдующемъ году въ помощь Спиридову были посланы еще четыре эскадры подъ командой адмираловъ Эльфингстона, Арфа, Чичагова и Грейга.

Соединенныя подъ общимъ командованіемъ генерала Алексѣя Орлова эскадры нанесли рядъ пораженій турецкому флоту, разгромили его 24-го и 25-го іюня 1770 года при Чесмѣ и освободили отъ турокъ всѣ острова Архипелага. Всего, въ теченіи пяти лѣтъ было послано въ Архипелагъ: 20 кораблей, 5 фрегатовъ и 9 мелкихъ судовъ. Кромѣ того, эскадры были усилены захваченными — однимъ турецкимъ

кораблемъ и десятью фрегатами, не считая одиннадцати фрегатовъ купленныхъ на мѣстѣ.

Послѣ Кучукъ-Кайнарджійскаго мира, заключеннаго въ 1774 году, русскому флоту было приказано вернуться въ Балтійское море. Не считая судовъ, сданныхъ за вѣтхостью на сломъ, 5 малыхъ фрегатовъ было оставлено въ Ливорно съ полнымъ комплектомъ командъ.

Дѣйствія флота въ Архипелагѣ и его роль въ выигрышѣ войны была вполнѣ правильно учтена въ Петербургѣ, и Адмиралтействъ-Коллегія пришла къ убѣжденію о желательности подобной операціи въ случаѣ новой войны съ Турціей. Вмѣстѣ съ тѣмъ вскорѣ стало очевиднымъ, что заключенный миръ будетъ недолговременнымъ.

Однимъ изъ пунктовъ мирнаго договора было признаніе Турціей права свободнаго плаванія русскихъ торговыхъ судовъ черезъ Босфоръ и Дарданеллы. Императрица Екатерина рѣшила, воспользовавшись этимъ правомъ, обмануть турокъ и подъ видомъ „купцовъ" перевести нѣсколько фрегатовъ изъ Балтики для усиленія начавшаго лишь постройку Черноморскаго флота.

Въ 1776 году три нагруженныхъ желѣзомъ, канатами и нефтью фрегата со спрятанными въ трюмахъ пушками вышли изъ Кронштадта. Ихъ сопровождалъ вооруженный фрегатъ „Сѣверный Орелъ" подъ командой капитана 1-го ранга Козлянинова, начальника отряда. На фрегатѣ находился также капитанъ-лейтенантъ Федоръ Ушаковъ, который, по приходѣ въ Средиземное море, былъ назначенъ командиромъ стоявшаго въ Ливорно фрегата Св. Павелъ. Оффиціальная инструкція гласила: „Для расходовъ внѣ государства и для сохраненія курса отъ упадка отправить русскіе товары на казенный счетъ для продажи въ иностранныхъ мѣстахъ".

Товары были съ барышемъ проданы и оффиціальная часть дѣла исполнена, но попытки фрегатовъ пройти въ Черное море не удались, т. к. турки отказались признать ихъ за мирныхъ „купцовъ". Это „торговое" плаваніе продолжалось долго — два года и девять мѣсяцевъ, но которые не прошли даромъ и позволили Ушакову, побывавшему со своимъ фрегатомъ въ Константинополѣ, и другимъ капитанамъ, собрать

различныя свѣдѣнія, которыя давали возможность изучить Средиземное море съ точки зрѣнія арены новыхъ военныхъ дѣйствій.

За это время плаванія пребываніе русскихъ эскадръ въ Средиземномъ морѣ было облегчено перемѣной политики Франціи, которая, въ связи съ войной за независимость Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, искала союзниковъ на континентѣ. Во время войны морская торговля нейтральныхъ государствъ сильно страдала отъ разбойничьихъ-корсарскихъ операцій и, главнымъ образомъ, отъ безпринципной английской блокады. Но въ 1779 году, два русскихъ судна, направлявшихся въ Гибралтаръ, были задержаны испанскимъ корсаромъ. Исправляя ошибку своихъ союзниковъ, министру Франціи удалось доказать Екатеринѣ, что это могло произойти лишь ввиду отсутствія морского интернаціональнаго права. Въ февралѣ 1780 года Императрица опубликовала ноту о свободѣ морей и предложила „Конвенцію о вооруженномъ нейтралитетѣ", къ которой скоро присоединились почти что всѣ страны Европы. Опубликованные русской императрицей принципы остались въ силѣ и до сихъ поръ. Этотъ актъ шелъ въ разрѣзъ интересамъ Великобританіи и явился косвенной поддержкой Соединеннымъ Штатамъ.

Въ связи съ новыми правилами, эскадрамъ посылавшимся заграницу было предписано оказывать помощь русскимъ коммерческимъ судамъ до примѣненія оружія включительно.

Въ 1780 году на смѣну отряда Козлянинова вышла эскадра адмирала Борисова, болѣе сильнаго состава, т. к. кромѣ фрегатовъ въ ея составъ входило не менѣе двухъ кораблей. Портомъ назначенія былъ Ливорно, на который въ то время базировалась русская эскадра.

3-го ноября 1780 года (нов. ст.) эскадра проходила районъ Тулона. Около 9-ти часовъ вечера, въ темнотѣ, корабль „Слава Россіи" подъ командой капитанъ-лейтенанта Баскакова разлучился съ эскадрой. Черезъ два часа подъ вѣтромъ съ корабля былъ замѣченъ островъ du Levant. Близость его не позволила сдѣлать поворотъ и поэтому были отданы оба якоря. Но подъ дѣйствіемъ свѣжаго вѣтра якоря не забрали и корабль былъ выкинутъ на камни, которыми было разбито днище. Одиннадцать больныхъ матросовъ, находившихся въ

трюмѣ погибли, остальная команда въ составѣ 446-ти офицеровъ и матросовъ спаслась на островъ. Причиной кораблекрушенія была ошибка въ счисленіи, указывавшая мѣсто корабля на 30 миль на SO 70° отъ истиннаго положенія.

Узнавъ о кораблекрушеніи, французскія морскія власти послали русскимъ морякамъ провизію и одежду и потомъ перевезли экипажъ корабля въ Hyeres, небольшой портъ въ районѣ Тулона. 10 декабря изъ Ливорно пришелъ русскій фрегатъ, взявшій на бортъ всю спасенную команду. Предварительно капитанъ-лейтенантъ Баскаковъ проѣхалъ въ Тулонъ и выразилъ благодарность за оказанную помощь командующему французскими морскими силами адмиралу de Saint Aignan.

Но „Слава Россіи" еще нѣкоторое время сидѣла на камняхъ и это дало возможность французамъ снять съ нее 22 пушки. Затѣмъ въ одинъ изъ штормовъ корабль былъ сорванъ волнами и затонулъ на глубокой водѣ. Черезъ 177 лѣтъ его остовъ и былъ найденъ вышеупомянутымъ докторомъ.

Но сколько пушекъ осталось еще на днѣ? Этотъ вопросъ интересенъ въ случаѣ возобновленія работъ. „Слава Россіи" строилась въ Архангельскѣ и была спущена въ 1774 году. Ея размѣры: длина 49 метровъ, ширина 13½ метровъ, т. е. корабль того времени имѣлъ длину современнаго траулера, но его ширина была почти въ два раза больше. Фрегатъ строился какъ 66-ти пушечный, но впослѣдствіи ему было добавлено еще нѣсколько, вѣроятно малыхъ палубныхъ, пушекъ. По книгѣ А. Кроткова въ послѣднемъ плаваніи онъ имѣлъ 76 пушекъ, по письмамъ обнаруженнымъ въ Тулонѣ ихъ было 74. Такимъ образомъ можно считать, что не менѣе 42-хъ его пушекъ лежатъ еще на днѣ въ ожиданіи любителя древняго оружія!

Вслѣдъ за эскадрой адмирала Борисова, въ 1781 году была послана третья „торговая" эскадра подъ начальствомъ контръ-адмирала Сухотина, въ которой кораблемъ „Викторъ" командовалъ Ушаковъ. Одинъ изъ фрегатовъ этой эскадры въ 1782 году зашелъ въ Тулонъ, гдѣ взялъ пушки спасенныя со „Славы Россіи". Лѣтомъ того же года эскадра вернулась въ Кронштадтъ.

Придавая плаваніямъ военныхъ судовъ видъ „торговыхъ" операцій, Адмиралтействъ-Коллегія, надѣялась скрыть отъ турокъ свои истинныя намѣренія и одновременно не давала повода къ безпокойству другимъ средиземноморскимъ державамъ. На самомъ же дѣлѣ, далекія плаванія были хорошей школой личному составу и позволяли изучить Средиземное море.

Разразившаяся одновременно со второй турецкой войной (1787-91) война со Швеціей не позволила послать Балтійскій флотъ въ Архипелагъ, и лишь въ 1798 году, уже Черноморскій флотъ подъ командой доблестнаго адмирала Ушакова, вышелъ въ Средиземное море для борьбы противъ Наполеона. Ушаковъ взялъ штурмомъ сильнѣйшую крѣпость на о-вѣ Корфу и, на освобожденныхъ островахъ Адріатическаго моря образовалъ вассальную Россіи республику Іоническихъ островов. Кромѣ того, флотъ оказалъ поддержку Суворову въ освобожденіи Италіи и своими десантами занялъ Римъ и Неаполь. Лѣтомъ 1800 года, по окончаніи войны, флотъ ушелъ въ Черное море, оставивъ въ Корфу небольшой отрядъ. Но въ связи съ новой войной съ Наполеономъ, въ 1805 году туда пришла изъ Балтійскаго моря эскадра вице-адмирала Сенявина, отличившагося уже на эскадрѣ Ушакова. Сенявинъ отвоевалъ отъ французовъ Катарро и часть Далматинскаго побережья, затѣмъ атаковалъ въ Эгейскомъ морѣ новаго противника и 19-го іюня 1807 года разбилъ турецкій флотъ у Афонской горы. Двадцать лѣтъ спустя, во время войны за независимость Греціи, эскадра адмирала Гейдена, совмѣстно съ англо-французской эскадрой, уничтожила турецко-египетскій флотъ въ Наваринской бухтѣ и потомъ въ теченіи двухъ лѣтъ блокировала Дарданеллы, облегчая этимъ дѣйствія Черноморскаго флота и арміи.

Въ Крымскую войну, по понятнымъ причинамъ, русскихъ кораблей въ Средиземномъ морѣ не было, но можно считать, что съ шестидесятыхъ годовъ русскіе корабли и цѣлыя эскадры постоянно находились въ Средиземномъ морѣ. Оттуда, въ 1863 году на усиленіе эскадры адмирала Лесовскаго въ Нью-Іоркъ секретно вышелъ фрегатъ „Ослябя". Въ 1877 году въ греческихъ водахъ находилась эскадра контръ-адмирала Бутакова въ составѣ броненоснаго фрегата „Петропавловскъ" и четырехъ фрегатовъ и корветовъ, къ которой долженъ былъ

присоединиться мощный по тому времени броненосецъ „Петръ Великій", но несмотря на настоянія адмирала, ввиду опасенія осложненій съ Англіей, эскадра была отозвана въ Балтійское море. Турція получила возможность получать подкрѣпленія изъ Египта и всѣ необходимые военные припасы изъ Англіи, не имѣя которыхъ она была бы принуждена гораздо скорѣе капитулировать.

Въ 1896 году, въ связи съ возстаніемъ на Критѣ, былъ образованъ отрядъ судовъ Средиземнаго моря, просуществовавшій до японской войны. Вспомнимъ еще 1908 годъ, когда Гардемаринскій Отрядъ въ трудныхъ условіяхъ оказалъ большую помощь разрушенному землетрясеніемъ городу Мессина, которую старые мессинцы не забыли до сихъ поръ.

Наконецъ въ первую Міровую войну при десантѣ въ Дарданеллахъ отличился крейсеръ „Аскольдъ", тогда какъ „Чесма" защищала русскіе интересы при Афинскихъ событіяхъ въ 1916 году.

Изъ этого перечня можно заключить что Средиземное море играло не малую роль въ русской морской исторіи и присутствіе въ ней нашихъ эскадръ всегда приносило пользу Россіи.

Брюссель, 20. V. 58.

ПИСЬМО ВЪ РЕДАКЦІЮ

По поводу «Отвѣта Богданову» Г. Графа

Инж.-механикъ лейтенантъ К. Мазуренко

Авторъ книги „На Славѣ въ Рижскомъ заливѣ"

Въ „Отвѣтѣ Богданову", напечатанномъ въ № 46 „Морскихъ Записокъ" допущены ошибки, касающіяся нашихъ линейныхъ кораблей, участвовавшихъ въ Моонзундскомъ бою 4 октября (по старому стилю) 1917 года. Въ связи съ этимъ привожу слѣдующія разъясненія.

1. Зимой и весной 1917 г. на „Славѣ" была увеличена дальнобойность 12″ орудій съ 87 до 116 кабельтовыхъ, что дало ей возможность сражаться вполнѣ эффективно въ неравномъ бою съ двумя дредноутами „Кенигъ" и „Курфюрстъ". Это подтверждается въ слѣдующемъ пунктѣ.

2. Послѣ первой части Моонзундскаго боя, длившейся полтора часа и закончившейся временнымъ отходомъ съ позиціи всей непріятельской эскадры, на „Баянѣ" былъ поднятъ сигналъ: „Адмиралъ благодаритъ линейные корабли за отличную стрѣльбу". „Слава" и „Цесаревичъ" („Гражданинъ") удостоились этой благодарности вице-адмирала М. К. Бахирева за то, что, ведя бой съ превосходящимъ по силѣ противникомъ, три раза отгоняли съ позиціи нѣмецкіе тральщики. „Слава" потопила одинъ изъ нихъ, сильно повредила другой, вывела изъ строя одинъ миноносецъ и, при обстрѣлѣ головного дредноута, попала въ него 12″ снарядомъ и

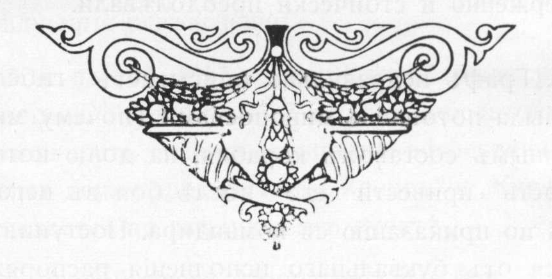
создала на немъ пожаръ. „Цесаревичъ", дальнобойность 12″ орудій котораго была лишь 86 кабельтовыхъ, при сближеніи съ противникомъ вывелъ изъ строя два тральщика.

3. Изъ всего вышесказаннаго и изъ безпристрастной оцѣнки дальнѣйшаго хода боя надо признать ошибочнымъ мнѣніе Г. Графа о томъ, что ко времени Моонзундской операціи Балтійскій флотъ, въ составѣ котораго „Славу" и „Цесаревича" нѣтъ основаній считать исключеніемъ, представлялъ „сборъ безсильныхъ кораблей, запущенныхъ технически и душевно мертвыхъ". Вопреки выводамъ Г. Графа, корабли Балтійскаго флота въ 1917 г. подъ Андреевскими флагами и подъ начальствомъ доблестныхъ, въ подлинномъ пониманіи этого слова, офицеровъ, пылавшихъ горячей любовью къ Россіи, были способны воевать, что они и доказали въ Моонзундскихъ бояхъ, несмотря на тлетворную пропаганду большевиковъ, заражавшую постепенно команду, и несмотря на другія созданныя революціей осложненія, которыя офицеры самоотверженно и стоически преодолѣвали.

4. Г. Графъ неправильно описываетъ гибель „Славы". Она не была потоплена миноносцами (почему миноносцами, а не личнымъ составомъ корабля, на долю котораго легла обязанность привести его послѣ боя въ негодность?), а взорвана по приказанію ея командира. Поступивъ такъ, онъ уклонился отъ буквальнаго исполненія распоряженія вице-адмирала М. К. Бахирева затопить корабль, т. к. правильно учелъ, что только взрывомъ можно причинить „Славѣ" наибольшій ущербъ, а при затопленіи ея на мелкомъ мѣстѣ нѣмцы могли бы ее поднять. Послѣ взрыва всѣхъ 12″ и 6″ кормовыхъ погребовъ М. К. Бахиревъ приказалъ миноносцамъ выпустить въ „Славу" нѣсколько минъ, чтобы доконать ее.

5. Подъ конецъ боя „Слава" подверглась воздушной атакѣ лишь гидроплановъ съ германской авіо-матки. Ни одна

изъ сброшенныхъ бомбъ не попала въ нашъ корабль. „Слава" же подбила одинъ непріятельскій гидропланъ, который былъ принужденъ спуститься на воду у Куйваста.



И. В. Заринъ

Конецъ «Громобоя»

Поздней осенью 1922 года въ открытомъ морѣ передъ среднимъ волноломомъ Либавскаго внѣшняго рейда стала на якорь жуткая компанія изъ трехъ судовъ: 2 мореходныхъ буксира подъ нѣмецкимъ флагомъ и большой крейсеръ съ облупившейся краской, безъ стеньгъ, безъ рей, безъ пушекъ и безъ флага. Этотъ корабль, который нѣмецкіе буксиры тащили изъ Кронштадта оказался бывшимъ русскимъ крейсеромъ „Громобой". Это былъ тотъ самый, когда-то сильный, грозный бронепалубный крейсеръ 1-го ранга „Громобой", видавшій виды и, въ доброе старое время, постоявшій за себя и за Андреевскій флагъ. Изъ утробы корабля и съ палубы было удалено все, что можно было вытащить, снять, отвинтить и срѣзать. По порученію Совѣтскаго правительства буксиры вели корабль въ Германію, гдѣ онъ долженъ былъ быть проданъ на сломъ, но старый крейсеръ не хотѣлъ разставаться съ родными когда-то берегами. Нѣмцы, желая пополнить запасы угля и воды, рѣшили остаться на ночь на якорѣ въ открытомъ морѣ, чѣмъ былъ сильно удивленъ помощникъ Начальника Порта, не совѣтовавшій въ такое ненадежное, осеннее время подвергать риску и себя, и своего безпомощнаго компаньона. Неизбѣжное свершилось въ ту же ночь. Поднявшійся съ вечера вѣтеръ перешелъ послѣ полуночи въ штормъ, и на утро удивленные либавцы увидѣли что „Громобой", сорвавшись съ якорей, плотно засѣлъ на массивахъ средняго волнолома, накренившись лѣвымъ бортомъ въ сторону волнолома.

Буря стихла на слѣдующій день и видно было, какъ нѣмцы носились взадъ и впередъ на своей моторной шлюпкѣ вдоль борта крейсера. Черезъ недѣлю прибыли изъ Ленин-

града два совѣтскихъ инженера внушительнаго, старорежимнаго вида и послѣ осмотра крейсера рѣшили попытаться стащить корабль съ камней, чтобы потомъ, подведя пластырь, втащить его въ сухой докъ портовыхъ мастерскихъ (бывш. порта Александра III); они вели объ этомъ переговоры съ директоромъ мастерскихъ и въ этихъ переговорахъ принималъ участіе авторъ этой статьи. Требовалось по введенію корабля въ докъ временно задѣлать пробоины, чтобы крейсеръ можно было какъ-нибудь дотащить до Германіи.

Несмотря на дружныя усилія обоихъ нѣмецкихъ и всѣхъ Либавскихъ буксировъ, корабль не тронулся съ мѣста. Пришлось нѣмецкой фирмѣ купившей корабль на сломъ заняться самымъ нуднымъ дѣломъ — разрѣзаніемъ корпуса автогеномъ на мѣстѣ. Это занятіе продолжалось около года, причемъ отдѣльные куски корпуса корабля перевозились на баржахъ до ближайшаго нѣмецкаго порта. Работѣ мѣшали частыя бури; въ теченіи всего времени былъ убитъ одинъ рабочій и нѣсколько человѣкъ ранено.

Таковъ былъ конецъ бывшаго Е. И. В. крейсера 1 ранга „Громобой".